

dossiers mondiaux

Mars 2000 Volume 5, Numéro 1

# Villes vertes



La salubrité du milieu urbain

---

## Avant-propos

Où qu'elles se trouvent, les grandes villes sont toutes des centres d'activités artistiques, culturelles, commerciales et administratives. Leur dynamisme fait d'elles les nerfs moteurs des nations. Parallèlement, elles sont de plus en plus souvent le foyer de problèmes écologiques.

« La situation de la population mondiale en 1999 », rapport publié par le Fonds des Nations unies pour les activités en matière de population (FNUAP), documente les tendances d'une urbanisation croissante. Un tiers de la population mondiale vivait dans des zones urbaines en 1960. En 1999, le pourcentage était passé à 47%. Le rapport de la FNUAP prédit que, d'ici à l'an 2030, 61% des habitants de la planète seront des citadins. Ce rapport contient les prévisions suivantes sur l'urbanisation :

(...) l'empreinte écologique et sociologique des grandes villes gagne des zones de plus en plus vastes, créant un continuum de collectivités urbaines et rurales ayant en commun certains aspects de leurs modes de vie respectifs. De moins en moins d'endroits de la planète sont à l'abri de la dynamique des villes.

Les discussions entre planificateurs et urbanistes sur les meilleurs moyens de rendre les villes plus vivables pour tous s'intensifieront vraisemblablement durant le siècle prochain où les agglomérations urbaines de dix millions de personnes et plus deviendront chose courante et où les problèmes liés à cette croissance croîtront exponentiellement. Il s'agira principalement de résoudre des problèmes d'ordre écologique : concevoir une utilisation efficace des sols ; trouver le moyen d'assurer des transports efficaces et non polluants ; préserver les espaces libres ; assurer la salubrité de l'air et de l'eau. Nous invitons nos lecteurs à prendre en considération certaines des stratégies novatrices et efficaces qui se font jour actuellement afin d'éviter ou d'atténuer les dégâts causés par cette « empreinte écologique » de plus en plus envahissante.

# dossiers mondiaux

Revue électronique du département d'Etat des Etats-Unis  
Mars 2000 Volume 5, Numéro 1

## sommaire

### Villes vertes : la salubrité du milieu urbain

## dossier

**La santé des grandes villes: des solutions environnementales en milieu urbain** .....5

Le Conseil de la Maison-Blanche sur la qualité de l'environnement est chargé de donner au gouvernement Clinton-Gore son avis sur les moyens à mettre en œuvre afin de réaliser un équilibre judicieux entre croissance économique et protection de l'environnement.

*M. George Frampton, président par intérim du Conseil de la Maison-Blanche sur la qualité de l'environnement*

**Assurer la mobilité et la qualité de vie des collectivités des Etats-Unis** .....10

Grâce à la modification récente de diverses lois, les questions écologiques reçoivent une attention accrue dans la planification des transports.

*M. Rodney Slater, secrétaire américain aux Transports*

**Le b.a.-ba de la ville propre et de la salubrité de l'environnement mondial** .....12

L'Agence américaine pour le développement international a mis en place des programmes destinés à aider des villes partout dans le monde à améliorer la salubrité du milieu.

*M. David Hales, sous-administrateur adjoint de l'Agence américaine pour le développement international, « Global Environment Center »*

## opinions

**Des idées vertes pour la lutte contre la pollution dans les pays en développement** .....19

De nouvelles stratégies imaginatives de protection de l'environnement sont en train de redéfinir le cadre de la réglementation, le rôle des pouvoirs publics et la responsabilité du secteur privé.

*Entretien avec M. David Wheeler, économiste de la Banque mondiale*

**« Villes de ressources » : jumelage pour le progrès** .....24

Un programme de l'Agence américaine pour le développement international favorise le jumelage de villes des Etats-Unis et d'autres pays aux fins de la protection de l'environnement.

*Charlene Porter*

L'amendement à la loi sur la salubrité de l'air favorise la lutte contre la pollution . . . . .	27
Adoptée en 1963, la loi sur la salubrité de l'air a dû subir diverses modifications avant de devenir un instrument efficace de protection du milieu ambiant. On note en particulier l'important texte de loi adopté par le Congrès en 1990 à une majorité écrasante, qui a conduit à une diminution sensible de la pollution atmosphérique depuis une dizaine d'années.	
<i>Jim Fuller</i>	
« Tout le monde à l'œuvre, toujours à l'œuvre » . . . . .	31
La ville de Chattanooga, dans le Tennessee, a attiré l'attention internationale par ses initiatives en faveur de l'environnement.	
<i>Charlene Porter</i>	
Le développement durable : place à l'innovation locale . . . . .	36
Extraits d'un rapport du Conseil présidentiel sur le développement durable concernant les mesures que prennent les pouvoirs publics locaux aux Etats-Unis afin de promouvoir la prospérité du milieu urbain tout en limitant l'extension des banlieues et en réduisant les effets nocifs des activités humaines sur l'environnement.	

## rubriques

Bibliographie (en anglais) . . . . .	41
Sites Internet (en anglais) . . . . .	44

### dossiers mondiaux

*Revue électronique du département d'Etat des Etats-Unis*  
 eglobal@usia.gov

Directrice de la publication . . . . .	Judith Siegel
Directeur de la rédaction . . . . .	William Peters
Rédactrice en chef . . . . .	Charlene Porter
Réviseur . . . . .	Jim Fuller
Version Internet . . . . .	Tim Brown
Rédacteurs adjoints . . . . .	Carlos Aranaga
. . . . .	Wayne Hall
Documentation . . . . .	Monica Mieroszewska
. . . . .	Joan Taylor
Directrice artistique . . . . .	Chloe Ellis
Assistante artistique . . . . .	Sylvia Scott
Traduction . . . . .	Service linguistique du bureau des programmes
. . . . .	d'information internationale
Conseil de rédaction . . . . .	Howard Cincotta
. . . . .	Judith Siegel
. . . . .	Leonardo Williams
Maquette de la version française . . . . .	ARS, Paris

Les revues électroniques diffusées par le Bureau des programmes d'information internationale du département d'Etat des Etats-Unis dans le monde entier examinent les principales questions d'actualité intéressant la communauté internationale. Dans cinq numéros distincts – Perspectives économiques, Dossiers mondiaux, Démocratie et droits de l'homme, Les Objectifs de politique étrangère des Etats-Unis et La Société américaine – elles présentent des articles de fond, des analyses, des opinions et des renseignements de base sur un thème donné. Toutes les revues paraissent en anglais, en français et en espagnol; certaines d'entre elles sont traduites également en arabe, en portugais et en russe. Une nouvelle revue en anglais est publiée toutes les trois à six semaines. La parution des versions traduites suit normalement de deux à quatre semaines celle de la version en anglais. Certaines éditions des revues électroniques sont plus nombreuses que d'autres, et leur ordre de parution ne suit pas un roulement régulier.

Les opinions exprimées dans les revues ne représentent pas nécessairement le point de vue ou la politique du gouvernement des Etats-Unis. Le département d'Etat n'est nullement responsable du contenu ou de l'accessibilité des sites Internet indiqués en hyperlien; seuls les éditeurs de ces sites ont cette responsabilité. Les articles publiés dans ces revues peuvent être librement reproduits en dehors des Etats-Unis, sauf indication contraire ou sauf mention de droit d'auteur.

Les numéros les plus récents, ainsi que les archives, sont disponibles sur Internet à la page d'accueil du Bureau des programmes d'information internationale, à l'adresse suivante :  
<http://usinfo.state.gov/journals/journals.htm>

Veuillez adresser toute correspondance au siège de l'ambassade des Etats-Unis de votre pays, à l'attention de la section Diplomatie publique, ou bien à la rédaction :

Editor, Global Issues and Communications  
 Office of International Information Programs  
 IIP/TCIC  
 U.S. Department of State  
 301 4th Street, S.W.  
 Washington, DC 20547  
 Etats-Unis d'Amérique

# dossier

## La santé des villes : des solutions environnementales en milieu urbain

George Frampton

Président par intérim du Conseil de la Maison-Blanche sur la qualité de l'environnement

*Le Conseil de la Maison-Blanche sur la qualité de l'environnement est chargé de donner au gouvernement Clinton-Gore son avis sur les moyens à mettre en œuvre afin de réaliser un équilibre judicieux entre croissance économique et protection de l'environnement. Le Conseil estime que ces deux objectifs ne sont nullement antagoniques.*

Pendant trop longtemps, beaucoup ont cru que la croissance économique et la salubrité de l'environnement étaient des objectifs incompatibles. Dans le monde entier, la pollution des eaux, de l'air et des terres a été acceptée comme la rançon inévitable du progrès.

Sous la direction du président Clinton et du vice-président Gore, l'Amérique a prouvé que cette notion était démodée et tout simplement fautive et que la croissance économique et la protection de l'environnement pouvaient et devaient en fait aller de pair. Aujourd'hui, alors même que nous connaissons l'expansion économique la plus longue de notre histoire, l'environnement est plus salubre qu'il ne l'a été depuis une génération, et nous effectuons de nouveaux investissements

considérables afin de léguer à nos enfants un environnement encore plus sain.

C'est dans nos villes que l'interdépendance fondamentale de notre environnement et de notre économie compte le plus. Par le passé, les villes se sont développées et ont prospéré là où la géographie, le climat et d'autres avantages naturels s'y prêtaient le mieux. Et ce n'est qu'en préservant les ressources naturelles qui constituent le fondement même de leur économie et de leur qualité de vie qu'elles continueront à prospérer.

Dans tous les Etats-Unis, les villes sont chaque jour confrontées à des problèmes allant de la pollution atmosphérique aux embouteillages, de l'urbanisation incontrôlée à la réduction des espaces libres. Dans ces différents domaines, le gouvernement Clinton-Gore ne ménage aucun effort afin d'aider les collectivités et leurs dirigeants à définir des solutions locales propices à l'expansion économique et à la protection de l'environnement. Nous aidons à construire des villes solides, salubres et vivables – où les générations futures n'auront pas l'impression de devoir choisir entre un environnement salubre et une économie saine, mais comprendront qu'il est impossible d'avoir l'un sans l'autre.

## Des conditions de vie et une qualité de vie meilleures

Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, le paysage américain s'est considérablement modifié, à mesure que les citadins ont quitté des quartiers urbains densément peuplés pour s'installer dans des banlieues nouvellement construites à la périphérie des villes.

Cet exode a marqué le début d'une évolution radicale en matière d'aménagement du territoire. A mesure que cette migration s'est poursuivie, les quartiers urbains ont entamé une phase de déclin, et, beaucoup trop souvent, les routes, les maisons, les centres commerciaux et les immeubles de bureaux des nouvelles banlieues ont été construits sans que l'on se demande s'ils s'intégreraient les uns aux autres ; et s'ils donneraient naissance à de véritables quartiers et collectivités.

A l'heure actuelle, l'aménagement anarchique du territoire, le relatif abandon des milieux urbains et la détérioration de la qualité de vie se résument en un mot : « urbanisation effrénée ». D'après un sondage publié en février dernier par le « Pew Center for Civic Journalism », l'urbanisation débridée figure maintenant, avec la criminalité, au premier rang des préoccupations des Américains. Cette préoccupation réelle, tout à fait compréhensible, correspond à la réalité : dans de nombreuses régions de notre pays, les banlieues tentaculaires envahissent les campagnes, privent nos villes de leur vitalité et nuisent à notre qualité de vie.

Une récente étude du ministère de l'agriculture a permis d'établir que la superficie d'espaces libres convertis en terrains bâtis a plus que doublé tous les ans au cours des cinq dernières années. Aujourd'hui, ce sont plus de 1,2 million d'hectares de fermes, de forêts et d'espaces libres qui sont tous les ans urbanisés.

L'urbanisation de ces espaces libres progresse beaucoup plus rapidement que la population. Par exemple, depuis 1950, la population de la région de Saint-Louis a augmenté de 35 %, alors qu'entre seulement 1950 et 1990, la superficie totale des terrains bâtis a progressé de 355 %, à mesure que la population allait vivre en banlieue.

Ces constructions, qui envahissent les espaces libres, accaparent également les investissements autrefois destinés aux villes. D'après une étude effectuée dans sept agglomérations urbaines de l'Ohio, entre 1994 et 1997, pour un seul emploi créé en ville, dix emplois l'étaient en banlieue. Face à cette désertion des villes, il devient de plus en plus difficile pour les citadins de trouver de bons emplois et pour les pouvoirs publics de fournir des services.

A mesure que nos banlieues s'étendent, les Américains doivent parcourir de plus grandes distances entre leur résidence, leur lieu de travail, leurs centres commerciaux et leurs loisirs. Les familles dépendent donc de plus en plus de leurs voitures pour leurs déplacements quotidiens. La population américaine augmente d'environ 1 % par an alors que la distance parcourue par les véhicules augmente de 3,2 % par an – c'est-à-dire trois fois plus rapidement que l'accroissement démographique.

Pour les Américains qui vivent en banlieue, le coût de l'urbanisation incontrôlée se chiffre en temps, en argent et en énervement. En 1999, une grande étude sur la circulation routière a permis d'établir que le temps que perdent les Américains dans les embouteillages a presque doublé au cours des dix dernières années. D'après cette étude, ce sont tous les ans 25 milliards de litres d'essence qui sont gaspillés dans les embouteillages, dont le coût dépasse maintenant 72 milliards de dollars par an.

En outre, le développement effréné des banlieues entraîne souvent une hausse des impôts, car il faut bien financer l'infrastructure requise : routes, égouts, canalisations d'eau, écoles, postes de police et de pompiers. D'après une étude récente effectuée dans l'Etat de Washington, à chaque fois qu'une famille emménage dans une nouvelle résidence dans la région de Puget Sound, le coût de ces services varie entre 20 000 et 30 000 dollars, qui sont en partie au moins assumés par les contribuables.

L'initiative « Communautés vivables » du gouvernement, mise au point sous la direction du vice-président Gore et lancée l'an dernier, reconnaît que de nombreuses collectivités, dans toutes les régions des Etats-Unis, essaient de

remédier à la situation. Cette initiative aide les collectivités – de toute taille – à se développer tout en améliorant leur qualité de vie et en s'assurant une croissance économique forte et durable.

Afin de coordonner ces efforts, le gouvernement Clinton a créé le Groupe d'étude de la Maison-Blanche sur les collectivités vivables. Avec le concours de 18 agences fédérales, ce groupe d'étude s'efforce de multiplier les possibilités dont disposent les collectivités pour revitaliser les villes et les banlieues américaines les plus anciennes, attirer de nouveaux investissements, redynamiser des quartiers historiques, instaurer de nouveaux moyens de transport, améliorer la coopération régionale, protéger l'environnement, créer des espaces verts, préserver les espaces libres et favoriser une croissance plus « rationnelle ».

Cette année, le président Clinton propose d'allouer à l'initiative « Communautés vivables » 9,3 milliards de dollars, ce qui représente une hausse de 14 %. Sur ce budget, 468 millions iraient à un fonds pour le transport ferroviaire de passagers, visant à améliorer le service ferroviaire pour les passagers et à apporter à l'infrastructure les améliorations nécessaires aux trains à grande vitesse.

Il est également proposé, dans le cadre de ce budget, de créer un programme d'« Obligations pour une Amérique meilleure », qui permettrait aux collectivités d'acheter des terres ou d'acquérir des droits de servitude permanents afin de préserver les espaces libres, de créer ou de remettre en état des espaces verts en milieu urbain, de protéger la qualité de l'eau, de restaurer les terres marécageuses, de protéger les terres agricoles et d'assainir les sites industriels abandonnés. S'il est approuvé, ce projet de crédit fiscal de 700 millions de dollars permettra aux pouvoirs publics des Etats, aux collectivités locales et aux tribus d'émettre des obligations d'une valeur totale de 10,75 milliards de dollars, sur plus de cinq ans, sans avoir à payer d'intérêts.

En outre, le projet du gouvernement prévoit d'accorder des subventions afin de renforcer la coopération régionale en matière d'aménagement du territoire, ainsi que les programmes de lutte contre la criminalité et de sécurité des collectivités. Les investissements effectués dans les collectivités

existantes bénéficient aux agglomérations urbaines et aux villes, ainsi qu'aux banlieues plus anciennes, car l'infrastructure dont dépend la croissance y existe déjà – et a déjà été financée.

#### L'assainissement des anciens sites industriels

Les sites industriels abandonnés ne sont que trop nombreux aux Etats-Unis. Inutilisés et improductifs, ces anciens sites nuisent aux quartiers environnants, incitent à la criminalité et alourdissent les impôts des contribuables.

A la suite des inquiétudes formulées notamment par les maires et les citoyens, le gouvernement Clinton-Gore a créé en 1994 l'Initiative d'assainissement des sites abandonnés. Ce programme a pris une nouvelle ampleur en 1997, lorsque le vice-président Gore a annoncé le Partenariat national d'assainissement des sites abandonnés, qui proposait aux collectivités une aide financière et technique provenant de plus de 25 agences fédérales et partenaires.

Dans le cadre de ce programme, 16 collectivités « modèles d'assainissement de sites abandonnés » ont été sélectionnées, en vue de montrer les résultats qu'il est possible d'obtenir lorsque les pouvoirs publics – coopérant avec les entreprises et les dirigeants locaux – sont déterminés à tous les niveaux à remédier à la situation.

Ces efforts étaient indéniablement nécessaires : pendant que les anciens sites industriels restaient inutilisés, des millions d'hectares d'espaces libres étaient envahis par des constructions. L'occupation de ces espaces libres a des conséquences sur le plan de l'environnement. L'Agence de protection de l'environnement estime qu'un parking d'environ un demi-hectare produit seize fois plus d'eaux de ruissellement qu'une prairie ; ces ruissellements amènent des produits chimiques toxiques et d'autres agents polluants dans nos étendues d'eau, nos lacs et le long de nos côtes, lesquels deviennent ainsi souvent inhabitables pour la faune et la flore sauvages et insalubres pour nos familles.

Pendant que ces terres étaient recouvertes de bitume, des centaines de milliers d'hectares

d'anciens sites industriels restaient abandonnés. Dans un rapport publié en février, la Conférence des maires a estimé que l'aménagement des anciens sites industriels pourrait rapporter annuellement jusqu'à 2,4 milliards de dollars de recettes fiscales, créer plus de 550 000 emplois et réduire l'urbanisation dont sont victimes nos fermes et forêts.

Dans le cadre des efforts du gouvernement Clinton, à la fin de l'année 1999, les collectivités locales avaient reçu plus de 385 millions de dollars destinés à l'aménagement des anciens sites industriels et 141 millions de dollars en garanties de prêts. A Dallas, l'une des villes faisant partie des premiers exemples d'assainissement de sites industriels, l'octroi de 1,9 million de dollars d'aide financière et technique a permis d'attirer des investissements privés de 109 millions de dollars et de construire un nouveau complexe sportif sur un ancien site industriel.

Dans l'ensemble, les résultats de ces efforts d'aménagement des anciens sites industriels ont été stupéfiants : chaque dollar que les pouvoirs publics fédéraux, régionaux et locaux ont dépensé pour la revitalisation des anciens sites industriels a attiré près de 2,50 dollars d'investissements privés.

Et de quels quartiers s'agit-il ? De certains de ceux qui en ont le plus besoin : les quartiers à faible revenu et ceux où vivent des minorités.

A partir de ce succès, 10 nouvelles collectivités modèles d'assainissement d'anciens sites industriels seront nommées au terme d'une sélection rigoureuse qui débutera cette année ; 50 nouveaux projets pilotes de démonstration viendront s'ajouter aux 307 sites existants, et le Fonds de prêts renouvelables pour l'assainissement des anciens sites industriels financera 60 nouveaux projets. En outre, 21 sites ont bénéficié de projets pilotes de formation professionnelle et quelque 30 millions de dollars ont été versés à des États et tribus qui mettent en place de leur propre initiative des programmes d'assainissement.

## Créer et remettre en état des parcs et espaces verts en milieu urbain

Lorsque la plupart des Américains pensent à la beauté de la nature, ce sont Yellowstone, Yosemite et le Grand Canyon qui leur viennent à l'esprit : le splendide patrimoine naturel des États-Unis. Mais la plupart des citoyens – environ 80 % de la population – ne visiteront jamais ces parcs nationaux. Ce sont leurs jardins, les rives de leurs rivières et les espaces verts de leur quartier qui constituent leur patrimoine.

Malheureusement, de nombreux citoyens se sentent séparés de la nature : les autoroutes réduisent l'accès aux rivières et aux lacs, et les parcs sont parfois inaccessibles. Pourtant, de nombreuses études indiquent que les parcs et les espaces libres contribuent pour beaucoup à l'amélioration de la santé des collectivités, à la réduction de la délinquance juvénile, à l'amélioration des résultats scolaires, et à la valorisation de la propriété foncière.

Pour faire en sorte que les citoyens se rapprochent de la nature, une solution consiste à investir davantage dans leur environnement immédiat : les parcs et les espaces libres en milieu urbain. Les parcs en milieu urbain améliorent la qualité de l'air, créent un habitat pour la faune et la flore, réduisent les eaux de ruissellement des orages et rafraîchissent la température des îlots de chaleur dans les villes.

Mais, surtout, les parcs urbains donnent aux enfants et à leurs parents un endroit où jouer et permettent aux citoyens de faire la connaissance de leurs voisins en toute sécurité. En somme, les parcs urbains constituent souvent le fondement même de collectivités urbaines vitales et saines. S'il existe déjà de nombreux programmes d'aide à la construction et à la remise en état de parcs, le président a proposé dans son budget que 20 millions de dollars supplémentaires soient accordés aux seuls parcs urbains – ce qui représente une hausse de 900 % par rapport aux niveaux de financement préalables.

## Renforcer la coopération et les partenariats

Le gouvernement Clinton-Gore prouve depuis sept ans qu'il est possible de bénéficier à la fois d'une économie prospère et d'un environnement salubre. Il n'y a pas à obtenir l'un au détriment de l'autre.

Mais la prospérité économique durable et la protection de l'environnement ne peuvent s'obtenir sans partenariats et sans coopération, non seulement entre pouvoirs publics fédéraux, régionaux et locaux, mais également avec le secteur privé.

Pour le secteur fédéral, notre rôle de partenaire nous amène à continuellement réexaminer nos méthodes de travail et à résister à la tentation des solutions toutes faites. Nous devons promouvoir la coopération entre collectivités voisines, renforcer la souplesse et les mesures d'incitation de nos programmes, et chercher des méthodes de travail novatrices. Nous devons nous intéresser aux collectivités, aux entreprises, aux organisations et aux pouvoirs publics locaux et régionaux.

Le gouvernement fédéral coopère actuellement avec des villes et comtés de différents États, afin de mettre au point une série de partenariats régionaux qui constitueront des modèles des mesures que les collectivités peuvent prendre en vue d'améliorer leurs conditions de vie et leur environnement.

A n'en pas douter, ce pays a réalisé – et continue de réaliser – d'importants investissements en matière de protection et d'amélioration de l'environnement. L'endroit où nous vivons, la façon dont nous vivons et les relations que nous entretenons les uns avec les autres ont une véritable importance. Et il est également important que notre environnement soit salubre et notre économie prospère. Nos collectivités, nos foyers et nos quartiers font partie de notre environnement et constituent une manifestation concrète de notre identité en tant que peuple.

Certes, beaucoup reste à faire, mais, aujourd'hui, grâce à la discipline budgétaire et à la politique efficace du gouvernement Clinton-Gore, nous sommes prêts à entamer une nouvelle ère où nous serons en mesure de réaliser les objectifs environnementaux et économiques qu'il nous reste à atteindre.

# Assurer la mobilité et la qualité de vie des collectivités des Etats-Unis

Rodney Slater

Secrétaire américain aux Transports

*Grâce à la modification récente de diverses lois, les questions écologiques reçoivent une attention accrue dans la planification des transports.*

A l'aube du nouveau millénaire, le problème consiste à satisfaire nos besoins futurs en matière de transports tout en assurant la salubrité de notre environnement. Le « Clinton-Gore Livability Agenda » lancé le 11 janvier 1999 pose les bases de programmes visant à aider nos collectivités à assurer une vie agréable à leurs habitants et à permettre à chaque Américain de recevoir sa part de la prospérité économique, tout en protégeant notre environnement.

Le ministère des transports ne s'intéresse pas uniquement au ciment, à l'asphalte et à l'acier. Nous donnons l'exemple dans le programme précité et nous nous employons à trouver de nouveaux moyens de remédier aux encombrements de la circulation routière, d'améliorer la qualité de l'air et de préserver les espaces verts. Avec clairvoyance et vigilance, nous répondons à nos besoins en matière de transports tout en léguant aux générations du XXI<sup>e</sup> siècle un air salubre et des cours d'eau propres, un pays que le vice-président Gore a récemment décrit comme « un endroit empreint d'une grâce naturelle ».

La loi intitulée « Transportation Equity Act for the 21st Century », qui contient l'engagement d'améliorer l'environnement pour les générations actuelles et futures, est un outil qu'utilise le gouvernement pour aider les collectivités à assurer le bien-être de leurs habitants. Dans le cadre de cette loi, connue sous le nom de TEA-21, les Etats et les collectivités locales ont plus d'options que

jamais pour améliorer la mobilité des voyageurs et du fret à l'aide de moyens qui limitent la pollution de l'air et de l'eau ainsi que le bruit et aident à préserver les ressources historiques et naturelles de notre pays.

Les transports affectent l'environnement, c'est pourquoi le gouvernement américain s'est engagé à investir dans les infrastructures qui sauvegardent la santé de l'homme et de la planète. Lorsque nous fournissons aux automobilistes et à l'industrie des routes, des parcs de stationnement et du carburant, il est indispensable que nous pesions avec soin les décisions qui affecteront notre écosystème et l'habitat des espèces animales et végétales, et que nous prenions des mesures pour éviter ou limiter les effets adverses de ces décisions sur l'environnement. Une planification des transports qui envisage toute une série d'options et examine leurs conséquences éventuelles est indispensable pour prendre des décisions judicieuses en matière d'investissement.

La TEA-21 donne à nos collectivités le moyen d'étudier leurs besoins et de faire les meilleurs choix possibles en matière de transports durant ce millénaire. Ces choix peuvent porter sur les transports en commun et les autoroutes, les transports ferroviaires, les bicyclettes, les piétons et les pools de transport (grâce auxquels plusieurs personnes se servent d'une même voiture pour se rendre à leur travail). Les solutions favorables à l'environnement peuvent nous aider à atteindre les objectifs de cette loi en limitant la circulation automobile dans nos zones urbaines encombrées ainsi que les émissions polluantes et les gaz responsables de l'effet de serre qui contribuent au réchauffement de la planète.

La TEA-21 a succédé à une loi de 1991, l'« Intermodal Surface Transportation and Efficiency Act » (ISTEA). Ces deux textes ont apporté des contributions sans précédent à la façon dont les transports peuvent améliorer la qualité de la vie. Les décideurs tiennent maintenant compte des intérêts des collectivités lors de l'élaboration des plans de transport et prennent en considération les effets de ces plans sur la sécurité et l'environnement.

La TEA-21 a aussi établi le « Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program » (CMAQ) qui met l'accent sur l'importance des liens qui existent entre les transports et la qualité de l'air et a mis environ huit milliards de dollars à la disposition des Etats et des collectivités locales pour leur permettre de mener à bien des projets de transport et des programmes assurant la qualité de l'air. En conséquence, un grand nombre de collectivités seront en mesure de lutter contre la pollution causée par les transports conformément aux dispositions de la loi sur la salubrité de l'air et d'autres programmes qui visent à réduire les émissions des engins de transport.

L'une des innovations du programme CMAQ est la souplesse dont il dote les projets et programmes de transports répondant aux conditions requises pour recevoir des fonds. Il a été conçu pour soutenir les mesures de contrôle des transports mais encourage aussi la mise au point de stratégies et technologies nouvelles pour enrayer les émissions. Des mesures en faveur de l'amélioration des transports publics et de la circulation sont incluses dans ce programme ainsi que des projets tels que les pools de transport, les programmes d'inspection et d'entretien des automobiles ainsi que des mesures intéressant les cyclistes et les piétons.

Le programme CMAQ est un outil important pour les planificateurs et constructeurs qui s'efforcent d'atteindre les objectifs écologiques de notre pays.

Dans les années 1990, l'ISTEA et la TEA-21 tenaient systématiquement compte des facteurs écologiques dans l'élaboration des plans de transports mais, depuis des décennies, le ministère des transports évoluait déjà vers l'adoption de méthodes plus favorables à l'environnement dans la planification et la construction des autoroutes, des

ponts et autres liaisons routières. En 1969, soit un an avant la première célébration de la Journée de la Terre aux Etats-Unis (1970), l'ancien ministre des transports, M. John Volpe, avait doté son ministère d'un poste d'écologiste.

L'intérêt croissant porté aux répercussions sur l'environnement des décisions en matière de transports avait commencé à se manifester à cette époque. Le procès intenté par un groupe de particuliers pour faire opposition à un projet controversé de construction routière à Memphis (Tennessee) a eu pour résultat, en 1971, une décision de la Cour suprême des Etats-Unis qui soulignait l'importance de la préservation des espaces verts en tant que priorité dans la planification des transports.

Dans cette affaire, les planificateurs proposaient de faire passer une importante autoroute entre Etats à travers un parc auquel la population locale attachait une grande importance. S'appuyant sur une disposition de la loi ayant présidé à la création du ministère des transports, la Cour suprême interdit la réalisation de ce projet. Le juge Thurgood Marshall écrivit à ce propos : « Les rares havres de paix que sont les parcs publics ne devraient être sacrifiés qu'en présence de facteurs véritablement exceptionnels. »

Grâce à l'action du gouvernement Clinton-Gore, à la législation adoptée par le Congrès et à la Cour suprême, nous aidons nos collectivités à donner la priorité aux gens et à atteindre des objectifs qui améliorent l'existence de tous. Nous voulons que nos enfants respirent un air salubre et qu'ils puissent s'ébattre sur des terrains de jeux ensoleillés. Nous voulons que nos parents âgés puissent profiter de l'air printanier et jouer aux échecs dans le parc. Nous voulons pouvoir nous promener à vélo sur les pistes cyclables sans avoir à craindre d'être doublés à toute vitesse par des autos vomissant des gaz d'échappement nocifs.

Ensemble, nous pouvons assurer la salubrité de notre environnement et créer des collectivités plus vivables pour nos concitoyens, tout en permettant à notre pays de poursuivre sa prospérité économique. Ensemble, nous pouvons préparer l'entrée du monde dans ce millénaire et le suivant.

# Le b.a.-ba de la ville propre et de la salubrité de l'environnement mondial

David Hales

Sous-administrateur adjoint de l'Agence américaine  
pour le développement international,  
« Global Environment Center »

*L'Etat fédéral a mis en place des programmes destinés à aider des villes partout dans le monde à améliorer la salubrité du milieu. Un haut fonctionnaire de l'USAID explique pourquoi et comment les Etats-Unis appuient les initiatives en ce sens.*

La question de la détérioration de l'environnement en milieu urbain, avec son cortège de conséquences à long terme, forme aujourd'hui une composante essentielle des initiatives de politique étrangère des Etats-Unis. Dans le monde en développement, les villes connaissent une expansion rapide. Dans ces zones urbaines en formation, la cadence et l'ampleur de la croissance sont telles que l'on ne peut plus maintenir ni des normes acceptables de santé publique, ni la salubrité de l'environnement ni une croissance économique soutenue. Les habitants de ces villes en font les frais, sous la forme de problèmes de santé et d'une diminution de leur qualité de vie. De surcroît, ces conditions exacerbent les problèmes environnementaux à l'échelle planétaire et elles compromettent de manière très réelle les intérêts nationaux des Etats-Unis.

Les collectivités locales ressentent durement les effets immédiats de ces problèmes. Une incidence élevée d'affections respiratoires, de maladies liées à une mauvaise hygiène et à la pollution de l'eau, et de maladies découlant de l'exposition à des substances toxiques privent les familles de leur santé, de leur vigueur et de leur dignité. La qualité de la vie en pâtit. Il devient plus difficile de gagner sa vie. Les enfants apprennent moins bien et plus lentement et ils manquent souvent l'école. Les sommes dépensées pour les soins médicaux et les médicaments sont excessives. Que s'abatte une catastrophe naturelle, et le nombre des victimes et des blessés est plus élevé qu'ailleurs – et c'est sans

parler des dégâts matériels. Toutes les familles courent des risques à des degrés divers, mais celles qui sont les plus touchées sont toujours les plus pauvres, vivant comme elles le font les unes sur les autres dans des bidonvilles ou des immeubles occupés illégalement.

La mauvaise gestion des villes contribue, dans une grande mesure, aux graves problèmes environnementaux qui sévissent à l'échelle planétaire. Les économies qui se développent ont besoin de plus en plus d'électricité et de carburant, mais comme leur secteur énergétique est inefficace et polluant, leur politique de transport médiocre, et leur gaspillage d'énergie élevé, de grandes quantités de gaz à effet de serre se retrouvent libérées dans l'atmosphère. Faute de disposer d'une infrastructure environnementale de base, la plupart des villes du monde en développement déversent un torrent d'eaux usées non traitées et de déchets dans les fleuves, lacs et zones côtières, ce qui est préjudiciable aux écosystèmes et compromet la productivité et la salubrité des masses d'eau.

Particulièrement intenses dans les villes où ils trouvent leur origine, ces problèmes nuisent aussi aux intérêts des Etats-Unis à de nombreux égards. La dégradation de l'environnement en milieu urbain sappe une expansion économique soutenue. Une économie instable est apte à produire un flux croissant de réfugiés économiques. Les villes invivables – on a de plus en plus l'occasion de le constater – sont davantage susceptibles d'être la proie de l'agitation sociale et de l'instabilité politique. Des souches nouvelles et robustes de maladies « exotiques » qui sévissaient naguère dans les bidonvilles surpeuplés des villes plus ou moins livrées à elles-mêmes font de plus en plus souvent leur apparition aux Etats-Unis, importées

fortuitement par des visiteurs étrangers et par des touristes américains qui rentrent de voyage.

Les considérations humanitaires et la nécessité de protéger les ressortissants américains sont deux facteurs qui incitent les Etats-Unis à soutenir de leur mieux les pays désireux d'améliorer leur gestion de la croissance urbaine et de l'environnement. Plusieurs organismes fédéraux participent aux démarches entreprises en ce sens, l'USAID prenant en charge la plupart des initiatives environnementales en faveur des villes à l'étranger.

### Comment se manifeste l'action de l'USAID ?

Il n'y a pas deux villes qui se ressemblent, chacune devant affronter des difficultés particulières en matière d'environnement. Cela dit, pour être efficace, toute démarche doit impérativement réunir les cinq éléments ci-après et s'exercer dans un contexte qui encourage la participation du plus grand nombre possible d'intervenants tout en garantissant la transparence de l'information :

- la compréhension des problèmes, et des solutions réalisables, par un public nombreux et informé ;
- l'existence d'un cadre juridique et réglementaire adapté ;
- un gouvernement, un secteur des entreprises et un secteur civique qui soient capables et compétents ;
- la mise en place des techniques qui conviennent ;
- des options réalistes de financement.

L'USAID apporte son concours pour chacun de ces éléments importants. En procédant aux adaptations nécessaires, on peut appliquer dans les villes du monde en développement nombre des outils, des techniques et des méthodes dont s'est doté le monde industrialisé au prix de dizaines d'années de recherches, d'investissements et d'expérience sur le terrain. L'USAID fait résolument appel à

l'expérience et à l'expertise des Etats-Unis – dans le secteur tant public que privé – pour maximiser les chances de réussite des initiatives qui sont mises en route à l'étranger en faveur de la gestion de l'environnement en milieu urbain.

### *LA COMPRÉHENSION DES QUESTIONS EN JEU :*

La première mesure consiste à mieux comprendre les problèmes qui se posent, les solutions susceptibles d'y porter remède et les moyens qui mériteraient d'être mis en œuvre.

L'USAID préconise la formulation de plans de gestion de l'environnement, lesquels reposent sur la collecte de données fiables et sur l'évaluation des risques de la pollution sur le plan de la santé publique. Intuitivement, nous savons qu'il n'est pas sain de respirer un air vicié par les gaz d'échappement, riches en plomb et en monoxyde de carbone. Ce n'est qu'au cours des dernières années que nous avons mis au point les techniques nous permettant de mesurer le nombre d'années perdues en vies et en productivité à cause de la pollution aérienne. Les informations de cette nature incitent les parties naguère antagonistes à choisir la voie de la coopération.

Lorsque l'on cherche à comprendre intelligemment les problèmes qui se posent et les solutions possibles, il importe au plus haut point de promouvoir une participation véritablement inclusive – c'est bien là le fondement d'un système démocratique de gouvernement. Trop souvent, ceux qui courent le plus de risques (c'est-à-dire les femmes, les enfants et les pauvres) sont le moins susceptibles d'être inclus. Or seules les initiatives fondées sur une participation véritable peuvent permettre à tous les intéressés de s'exprimer, garantir que leurs besoins seront pris en compte et faire en sorte que leur sagesse et leur expérience personnelle enrichissent les débats.

Une étude effectuée dans la ville de Gujarati (Ahmedabad) par le Centre indien de planification et de technologie environnementales (CEPT) en collaboration avec l'USAID démontre l'importance qu'il y a de saisir pleinement les problèmes en jeu. S'il a une conclusion qui l'emporte sur toutes les autres, c'est que, contrairement aux idées généralement reçues sur l'environnement local, les problèmes liés à la qualité de l'eau dans la région

d'Ahmedabad n'étaient pas aussi prononcés que ceux qui affectaient la qualité de l'air. Cette observation, assurément digne de foi compte tenu de la méthode rigoureuse appliquée par le CEPT, a décidé la municipalité et les industries locales à revoir leurs priorités et à encourager les investissements dans la gestion de l'environnement, ce qui a contribué à l'utilisation plus judicieuse des maigres ressources de trésorerie d'Ahmedabad.

A New-Dehli, les scooters et les motocyclettes, presque tous équipés de moteurs à deux temps particulièrement polluants, forment près de soixante-dix pour cent du parc des véhicules. Un programme coparrainé par l'USAID et la Société des constructeurs automobiles indiens a permis de tester plus de soixante-cinq mille véhicules et de procéder aux travaux d'entretien nécessaires. La présence des points d'inspection a sensibilisé la population aux avantages qu'il y a de bien entretenir les moyens de transport pour faire diminuer l'importante pollution aérienne à New-Dehli, et les données qui ont été recueillies aideront les constructeurs et les urbanistes à réduire encore davantage les émissions.

*CADRE D'ACTION* : L'USAID apporte son concours à la formulation et à la mise en place d'un cadre juridique et réglementaire adapté aux problèmes liés à l'environnement en milieu urbain. Souvent, la difficulté consiste non pas à rédiger un texte de loi nationale, mais à trouver le juste dosage de règlements et de pratiques qui donneront aux lois toute leur force. Sans nier l'importance de l'application des lois, il faut cependant reconnaître que l'on peut obtenir des gains encore plus substantiels si l'on trouve des moyens efficaces d'amener le plus grand nombre d'acteurs possibles à se plier volontairement aux normes en place.

Lors de la conférence internationale sur les règlements et les normes pour la protection de l'environnement urbain, qui s'est tenue à Santiago du Chili en 1998, des représentants du Programme de l'USAID relatif au droit de l'environnement ont présenté à des élus locaux et à des délégués d'associations municipales de la région toute une gamme d'outils réglementaires capables de promouvoir une gestion durable de

l'environnement urbain.

Cette conférence a donné aux experts l'occasion de discuter entre eux leur précieuse expérience, sur le plan tant juridique que de la gestion urbaine. A l'ordre du jour figuraient la lutte contre la pollution, la prestation de services en milieu urbain, la formulation de stratégies novatrices en matière de réglementation et les problèmes liés à l'application des lois auxquels se heurtent les villes de la région. Les discussions ont mis en relief les moyens de faire jouer les lois sur l'environnement à l'appui d'une gestion urbaine durable ainsi que les stratégies en ce sens qui ont fait leurs preuves.

Par ailleurs, les activités de l'USAID en Europe et en Eurasie illustrent plusieurs liens importants entre la politique de l'environnement et les réformes économiques et politiques :

- Le renforcement des organisations non gouvernementales (ONG) a eu un effet positif sur le développement de la capacité locale relative à l'analyse et à la formulation de la politique générale.
- L'élaboration d'instruments visant à la protection de l'environnement et basés sur le marché (charges de pollution, système de bons d'émissions) a eu pour conséquence de réduire les coûts de la conformité aux normes, d'améliorer la qualité de l'air et de l'eau pour le bienfait de tous et de produire des recettes utiles au financement des organismes de réglementation.
- La décentralisation des décisions relatives à la gestion des ressources, au profit de commissions de bassin des fleuves et d'associations de consommateurs à l'échelon local, a entraîné un usage plus rationnel des ressources et servi d'exemple en matière de fonctionnement des institutions démocratiques et de participation du public.
- La création de fonds pour l'environnement et la préparation de projets bien conçus ont été à l'origine de ressources supplémentaires à l'appui d'investissements dans l'environnement et elles ont stimulé le développement de marchés de capitaux privés.

*CAPACITÉ*: Même s'ils comprennent mieux les questions en jeu et la panoplie de lois et de règlements dont ils devraient se doter, la plupart des pays en développement doivent encore bâtir leur capacité d'exploitation des informations et des règles. La capacité recouvre de multiples aspects : connaissances scientifiques, esprit d'initiative, techniques de gestion, patience et créativité. Elle doit servir de principe directeur à l'administration des collectivités locales, aux ONG, aux écoles, aux associations communautaires, aux organismes universitaires et de recherche et au secteur des entreprises privées. On peut faire des progrès réels lorsque toutes ces organisations et institutions comprennent de la même façon les problèmes en jeu et les objectifs à poursuivre.

L'USAID consacre toute une gamme de ressources à la formation de la capacité, parmi lesquelles il convient de citer l'assistance technique, la formation, l'organisation de séjours pour des visiteurs étrangers et la constitution de partenariats avec des entreprises, des organisations de recherche et des administrations locales des Etats-Unis. Forts de l'appui et des conseils de l'USAID, l'ONG indienne EXNORA et de hauts fonctionnaires indiens ont mené une action conjointe auprès de la tribu nomade des Narikuravas, qui vivaient dans des bidonvilles et dont la plupart étaient chômeurs. Ceux-ci ont appris à gagner leur vie en procédant à la collecte, au compost et au recyclage des ordures ménagères. L'association EXNORA, qui tire son nom des principes d'EXcellence, de NOuveauté et de RADicalisme qui l'inspirent, a donné aux Narikuravas et à d'autres habitants de bidonvilles les moyens de rehausser leur condition économique et d'atténuer les problèmes liés à l'élimination des déchets solides dans des villes des Etats de Tamil Nadu et de Kerala.

En Inde, en Indonésie, en Corée, au Népal, aux Philippines, au Sri-Lanka, à Taïwan et en Thaïlande, un programme régional de l'USAID connu sous le nom de Partenariat environnemental Etats-Unis-Asie (US-AEP) a octroyé des dons à cinquante-trois ONG qui devaient servir à assainir l'environnement par le biais de partenariats entre entreprises. A Hyderabad, par exemple, le « Centre for Resource Education » a réfléchi avec des représentants de l'association forestière « Ravela

Timber Group » aux moyens d'améliorer les procédés de la coupe du bois de façon à diminuer le gaspillage des ressources et à améliorer les conditions de travail tout en optimisant la consommation d'énergie et en faisant baisser les coûts de production. A Bali, la fondation Wisnu a collaboré avec l'industrie hôtelière sur la question de l'élimination des déchets, dont la moitié sont aujourd'hui recyclés. Non seulement ils permettent de régler des problèmes ponctuels, mais les partenariats de ce genre contribuent aussi pour une bonne part à surmonter l'hostilité typique entre ces groupes et à améliorer les perspectives de collaboration à l'avenir.

La création de partenariats entre des organismes américains et leurs homologues à l'étranger s'est révélée l'un des outils les plus efficaces de l'USAID à l'appui de la formation de la capacité dans le contexte de l'amélioration de la gestion de l'environnement en milieu urbain. A cet égard, il convient tout particulièrement de mentionner les liens qui ont été noués entre des conseillers municipaux des Etats-Unis et de pays en développement. (Le programme « Villes de ressources » dans le cadre duquel s'organisent les contacts de cette nature est décrit ailleurs dans cette revue.)

Les partenariats parviennent à mitiger les problèmes environnementaux à l'étranger qui sont causés par l'activité industrielle et la production d'électricité. Au cours des sept dernières années, en liaison avec l'« U.S. Energy Association », le programme de Partenariat de l'USAID pour l'énergie a associé plus de trente-cinq compagnies de gaz et d'électricité et d'organismes de réglementation à des entités qui leur font pendant aux Etats-Unis. Ces partenariats ont amélioré le fonctionnement de ces organismes ainsi que les services publics, atténué les effets néfastes de la production d'électricité sur l'environnement, stimulé le vente de techniques américaines et ouvert la porte à des marchés naissants pour les compagnies américaines de gaz et d'électricité.

*TECHNOLOGIE*: Les collectivités désireuses d'assainir l'environnement ont presque toujours besoin de faire appel à des techniques améliorées – ce qui n'est pas nécessairement synonyme de techniques de pointe, ni de techniques coûteuses. Il

s'agit tout bonnement de techniques qui permettent à une ville de prévenir la dégradation de l'environnement au lieu de limiter simplement les dégâts. En outre, les techniques améliorées doivent correspondre à la capacité locale de gestion et relever de la compétence de techniciens nationaux. Les systèmes hautement mécanisés d'épuration des eaux usées font très bien l'affaire à Washington, par exemple, mais ils ne conviendraient pas du tout aux villes des pays en développement qui ne peuvent pas compter sur un approvisionnement systématique en électricité, en produits chimiques et en pièces détachées.

La profonde dégradation de l'environnement dans l'une des villes les plus saintes de l'Inde, Varanasi, en est une parfaite illustration. L'usine de traitement mécanisé des eaux de la ville connaît des pannes fréquentes, ce qui fait que des vidanges débordent régulièrement dans les rues de la ville, que des égouts se déversent dans le Gange et que la nappe phréatique est contaminée aux alentours de l'usine. La municipalité, qui agit en liaison avec une ONG spécialisée dans l'environnement – la fondation Sankat Mochan – souhaite installer un bassin de conception américaine qui pourra recueillir l'effluent urbain, pour le plus grand bienfait de l'environnement, ce qui reviendrait à beaucoup moins cher que de mettre l'usine en conformité aux normes. L'USAID apporte son concours à la ville de Varanasi et à la fondation Sankat Mochan qui collaborent à la formulation d'un plan propre à faciliter la réalisation de cette importante initiative. Comme le relèvement du niveau de vie et l'industrialisation accrue s'accompagnent de l'accroissement de la consommation d'énergie par habitant, principalement en milieu urbain, les initiatives de l'USAID visant à améliorer l'efficacité des usines de production d'électricité, des véhicules, des industries et de l'administration des collectivités locales ne peuvent avoir qu'un effet bénéfique sur la lutte contre la dégradation croissante de l'environnement en milieu urbain. Les pays qui font appel à l'USAID ont été en mesure d'empêcher la libération dans l'atmosphère de plus de 6,1 millions de tonnes de gaz carbonique entre 1985 et 2000 tout en améliorant la fiabilité et l'efficacité de leur secteur énergétique et industriel.

On ne saurait sous-estimer un tel progrès. Outre l'assainissement notable de l'environnement et

l'amélioration de la qualité de la vie des collectivités directement concernées, les conséquences suivantes méritent d'être notées :

- La croissance économique soutenue repose sur un fondement plus solide.
- L'effet des émissions de gaz à effet de serre sur l'environnement à l'échelle planétaire s'en trouve considérablement atténué.
- Les pays en développement se trouvent mieux placés pour participer de manière constructive à la toute nouvelle tâche de l'amélioration de la gestion de l'environnement.
- Les Etats-Unis voient s'offrir à eux l'occasion d'intervenir dans l'immense marché qui est en train de se créer pour les produits, services et partenariats en rapport avec l'environnement.

*OPTIONS EN MATIÈRE DE FINANCEMENT* : Toute solution a son prix, et l'USAID aide les villes du monde en développement à trouver les stratégies qui leur permettront de réaliser les investissements dont elles ont besoin. L'une des plus grosses difficultés consiste à financer la mise en place de l'infrastructure de base relative à l'environnement en milieu urbain et qui fait défaut dans la plupart des pays en développement, qu'il s'agisse de l'eau potable, du traitement des eaux usées ou de l'élimination des déchets solides.

A l'heure actuelle, les méthodes de financement de cette infrastructure de base sont auto-limitées, imprévisibles et indépendantes de l'administration des collectivités locales. En l'absence du développement de marchés intérieurs de capitaux, ce sont principalement les budgets nationaux et les crédits des bailleurs de fonds et des banques de développement, c'est-à-dire la Banque mondiale et un certain nombre de banques régionales de développement, qui sont à l'origine de ce financement. Or à long terme, ces sources se révéleront insuffisantes.

Une solution viable pourrait consister à adopter un mécanisme de financement semblable à celui qui existe déjà dans la plupart des pays en matière de logement et d'immobilier, et par lequel des ressources à court et à moyen termes sont affectées

à des prêts à long terme pour donner au plus grand nombre possible de ménages les moyens d'accéder à la propriété. Une autre possibilité serait de faciliter la participation active des collectivités locales aux marchés de capitaux, sur le plan tant intérieur qu'international. L'accès au financement à long terme, conjugué à l'octroi judicieux de subventions, peut mettre l'infrastructure environnementale à la portée de toutes les villes, exception faite des plus pauvres. Au vu des investissements à long terme qui s'avèrent nécessaires, il convient de démontrer que l'adoption d'une saine politique budgétaire nationale pourra créer un cadre propice aux prêts à long terme.

Même si l'on est tenté de croire le contraire, c'est en faisant payer aux usagers le coût véritable de la prestation des services que l'on peut mettre l'infrastructure à la portée des pauvres comme des riches. Les stratégies fondées sur la récupération totale des coûts peuvent comporter un plan de financement qui se révèle durable à grande échelle et à long terme et qui prévoit l'octroi de subventions judicieusement ciblées. Elles représentent une nette amélioration par rapport à la plupart des méthodes actuelles, lesquelles font essentiellement le jeu des habitants des quartiers cossus et bien établis, alors que les collectivités moins aisées et de création plus récente se retrouvent privées, ou quasiment privées, de l'accès aux services.

Par le biais de plusieurs programmes novateurs, l'USAID aide les collectivités locales et le secteur privé à créer les partenariats et les outils financiers dont ils ont besoin pour être à la hauteur de la tâche à accomplir. Ainsi en Inde, dans le cadre de son projet de réforme et d'expansion des institutions financières, l'USAID apporte-t-elle son concours à des organismes publics, à des entreprises et à des organisations à base communautaire. Elle vise principalement les objectifs suivants :

- L'élaboration de projets commercialement viables d'infrastructure relative à l'environnement en milieu urbain et qui tiennent compte des besoins des populations démunies.
- La création d'un système durable de financement de l'infrastructure et l'encouragement de la

participation du secteur privé à la prestation des services.

- La construction de la capacité des organismes urbains à l'échelon local dans le contexte de la planification, de l'exécution, du fonctionnement et de l'entretien des services liés à l'infrastructure relative à l'environnement en milieu urbain.
- L'établissement d'un réseau efficace de formation en matière de gestion urbaine.

#### Les modalités de l'assistance de l'USAID

L'USAID a des missions dans soixante-treize pays du monde en développement ou en transition. Un grand nombre d'entre elles participent à toute une gamme d'activités visant à améliorer le cadre de vie en milieu urbain, en liaison avec des représentants des pays-hôtes. Ces activités varient d'un pays à l'autre et elles s'insèrent souvent dans des initiatives plus larges destinées à renforcer le principe fondamental de la conduite démocratique des affaires publiques. En attaquant de plein fouet les problèmes réels qui affectent la santé, les moyens d'existence et les perspectives des ménages et des collectivités en milieu urbain, on donne la preuve durable de la valeur de la participation largement représentative de tous les secteurs de la société. L'obtention de résultats tangibles acquis au prix d'une action commune – souvent pour la première fois –, autour de problèmes communs, complète de manière spectaculaire la réforme électorale et judiciaire.

Les missions individuelles de l'USAID bénéficient du soutien d'un réseau d'offices régionaux d'urbanisation (RUDO), qui sont situés en Asie, en Afrique, en Amérique latine et en Europe orientale. Ceux-ci apportent un appui technique et administratif aux missions et aux organismes des pays-hôtes soucieux d'améliorer le fonctionnement des villes. En liaison avec les missions, ces offices gèrent toute une série d'activités et de réseaux d'informations à caractère régional concernant l'environnement en milieu urbain, dont une série de séminaires sur les finances municipales régionales en Asie du Sud et du Sud-Est, un séminaire sur les marchés régionaux de capitaux et les finances des municipalités en Afrique, un programme de séminaires sur la gestion de l'environnement urbain

à l'échelle régionale en Asie du Sud et le Centre latino-américain de gestion urbaine. En outre, les offices régionaux d'urbanisation apportent leur soutien aux missions et aux pays-hôtes qui font appel au Programme de l'USAID de crédits à l'appui du développement, lequel représente un appui précieux pour les pays en développement désireux d'atteindre rapidement l'autonomie en matière d'infrastructure financière.

L'USAID possède encore une flèche de son arc : c'est le programme de partenariat États-Unis-Asie pour l'environnement (US-AEP), qui a pour mission de combattre la pollution urbaine et industrielle en agissant en liaison avec les pouvoirs publics, l'industrie et les ONG. L'US-AEP présente le double avantage d'améliorer l'accès de l'Asie aux solutions environnementales et d'ouvrir les marchés environnementaux asiatiques aux entreprises des États-Unis. Ce programme octroie une assistance technique et des dons et il organise des visites d'hommes d'affaires sur une base réciproque ainsi que des stages d'études.

### Conclusion

Au bout du compte, la responsabilité de la gestion de l'environnement en milieu urbain à l'étranger incombe aux pouvoirs publics, aux entreprises, aux organismes scientifiques et aux collectivités elles-mêmes, mais l'expérience prouve que la participation des États-Unis peut accélérer et renforcer les progrès enregistrés dans ce domaine. Les États-Unis tirent une juste fierté de contribuer, en tant que partenaires, à relever le défi urgent qui se pose : celui de rendre les villes vivables.

Pour tout renseignement complémentaire sur les programmes de l'USAID relatifs à l'environnement en milieu urbain, consulter le site : [www.genv.org/mcw/](http://www.genv.org/mcw/) ou prendre contact avec le bureau suivant :

United States Agency for International Development  
Global Environment Center  
(202) 712-1750 (téléphone)  
(201) 216-3174 (télécopie)

---

*C. Lindsay Elmendorf, du Bureau de l'USAID pour les programmes urbains et l'environnement, a contribué à la rédaction du présent article.*

# opinions

## Des idées vertes pour la lutte contre la pollution dans les pays en développement

*E*ntretien avec M. David Wheeler, économiste principal de l'Equipe Infrastructure/Environnement du Groupe de recherches sur le développement de la Banque mondiale

*On a vu, ces dernières décennies, qu'il devenait impératif de réduire la pollution industrielle partout dans le monde.*

*Partout, les villes et les pays élaborent leurs propres moyens de « devenir verts ». Depuis six ans, économistes, ingénieurs écologistes et analystes politiques de la Banque mondiale étudient les idées nouvelles émanant de plusieurs pays en développement. M. Wheeler est le principal auteur de leur rapport, intitulé « Le verdissage de l'industrie – de nouveaux rôles pour la population, les marchés et les pouvoirs publics », publié en novembre 1999. M. Wheeler a été interviewé par Charlene Porter.*

**Question :** Quelle est l'étendue des problèmes d'environnement urbain dans le contexte national des pays en développement que vous étudiez dans votre livre ?

**M. Wheeler :** On pourrait probablement dire que notre étude se focalise sur les pays parce que nous parlons de faits au plan national mais, à dire vrai, tous les cas importants de contamination locale de l'environnement sont urbains. Il faut une concentration relativement importante d'activités industrielles ou autres pour arriver à un degré de contamination environnementale grave pour les individus ou écosystèmes. Lorsqu'on examine les exemples de contamination à grande échelle de fleuves ou d'océans, on voit que les effluents aqueux viennent de grandes concentrations d'individus ou d'industries.

Pour ce qui est de l'atmosphère, presque à chaque fois que l'on trouve des exemples de dégâts graves causés par la pollution atmosphérique, c'est dans un contexte urbain. Les chevauchements sont très importants.

**Q :** Il semble que l'on peut dire que plus les villes grandissent, plus elles sont peuplées et plus elles sont polluées. Cela doit-il toujours en être ainsi ?

**M. Wheeler :** Moins qu'on ne le pense. Les collectivités se sont rendu compte qu'elles

pouvaient faire beaucoup pour corriger les problèmes sans se ruiner. C'est là l'important.

Nous pensons qu'il s'agit d'une question de choix. Les choses peuvent toujours être pires qu'elles ne le sont. Mais si cela arrive, il faut en payer les conséquences. Des individus tombent malades ; ils meurent. Les pertes pour la société sont énormes, et une grande partie de notre travail, à mes collègues et à moi, a été de montrer cela, d'une manière systématique et quantifiée, dans les pays en développement. Il ne s'agit pas de simples nuisances. Il s'agit de pertes énormes, sur les plans humain et économique, et nous pouvons, pour un coût raisonnable, réduire très sensiblement ce problème ou au moins le maintenir constant au lieu de le laisser empirer, sans nous ruiner. Et lorsque nous examinons les coûts, ils nous semblent raisonnables. C'est pourquoi nous ne voyons pas le problème en termes d'exclusions mais de choix.

**Q :** Le gouvernement Clinton essaie activement de montrer qu'il est faux que la protection de l'environnement implique des sacrifices économiques. Comment ce message passe-t-il dans les pays en développement ?

**M. Wheeler :** Nous avons découvert que les gens étaient très ouverts. Ils n'ont pas d'idées préconçues. Il y aurait un mythe selon lequel les gens diraient « on n'y peut rien, c'est quelque chose que l'on doit accepter », mais je n'ai personnellement jamais rencontré personne qui refuse, pour des raisons idéologiques ou personnelles, d'écouter des arguments raisonnables présentés par l'autre côté.

Ce qu'il y a de nouveau depuis 20 ans, c'est que nous avons beaucoup appris sur l'ordonnancement des priorités et sur la manière de présenter aux gens ce qui est important en fonction des décisions qu'ils doivent prendre. Nous pouvons, par exemple, aller en Chine, prendre les estimations chinoises de la pollution dans les villes, et dire : « Des médecins ont étudié l'impact du niveau de la pollution sur la vie humaine et nous savons quel est votre niveau de pollution atmosphérique : nous pouvons donc vous dire combien de milliers de personnes meurent chaque année des suites de la pollution atmosphérique. C'est le coût que vous devez payer ». C'est quelque chose qu'on ne leur avait

jamais présenté sous cette forme auparavant.

Avant c'était quelque chose de nébuleux, du genre, oui, la pollution cause des dégâts. Mais maintenant, grâce aux travaux de nombreux chercheurs, nous pouvons être beaucoup plus précis. Nous avons beaucoup appris sur le coût de la pollution. Nous pouvons dire combien chaque étape du nettoyage va coûter. Alors les collectivités ont un cadre leur permettant de prendre des décisions d'une manière plus ordonnée et plus politique.

**Q :** Dans de nombreux pays industrialisés, le développement a causé des problèmes, à la limite mortels, de pollution et des crises de santé publique. Il a alors fallu les résoudre d'urgence. Grâce aux renseignements dont vous parlez, les pays en développement vont-ils pouvoir éviter de commettre les mêmes erreurs ?

**M. Wheeler :** Nous n'avons pas besoin de parler au futur. Notre expérience dans les grands pays en voie d'industrialisation tels que le Mexique, la Chine, le Brésil, l'Inde et l'Indonésie montre qu'un grand nombre de personnes sont conscientes des problèmes et elles travaillent d'arrache-pied à les résoudre. En fait, dans certaines régions de Chine, le problème a pratiquement été résolu dans la mesure où dans la majorité des villes la pollution n'augmente pas. Elle diminue même dans certaines, alors que l'économie est florissante et que la société est très pauvre. Les Chinois ont pour ainsi dire sauté par-dessus le problème. A un très faible niveau de revenu, ils ont réussi à commencer à juguler le problème sans ralentissement de leur croissance économique.

**Q :** Comment ont-ils fait ?

**M. Wheeler :** En partie, ils ont réussi à mettre en œuvre une méthode de réglementation dont on ne les aurait pas crus capables dans le passé, notamment un système de redevances de pollution. C'est une idée qui est très répandue en Europe. On fait payer les usines par unité de pollution et elles doivent tenir compte de ces frais dans le calcul de leurs coûts économiques, ce qui a un effet salutaire sur leur gestion. Une fois que ces coûts sont intégrés aux calculs, les responsables les prennent au sérieux et ils réduisent rapidement leur pollution.

On croyait autrefois que les pays en développement n'avaient pas les capacités administratives ou institutionnelles pour faire cela. Mais la Chine, la Colombie, les Philippines, la Malaisie et nombre d'autres pays ont montré que ce n'était pas le cas. Dès les premiers stades de la croissance, on peut utiliser des instruments de ce genre qui ont un impact considérable sur la pollution.

Par exemple, au début des années 70, la Malaisie avait un énorme problème du fait de la production d'huile de palme. L'huile de palme est un produit très important dans le commerce international mais elle est aussi très polluante pour l'eau. Les Malais ont fait un travail remarquable de nettoyage en dix ans, en partie grâce aux instruments du genre des redevances de pollution.

Il y a donc cela. Mais il y a aussi quelque chose de plus fondamental : ces pays commencent à appliquer une méthode complètement nouvelle, dont certains éléments sont aussi utilisés aux États-Unis et ailleurs. Ils font intervenir le public très tôt, ils présentent les problèmes au grand jour, hors des bureaux cloisonnés où les inspecteurs traitent avec les directeurs d'usines, et ainsi les gens savent quels sont les problèmes, quels en sont les responsables et quelles solutions sont possibles. Et cela peut être un outil très puissant.

Si notre livre contient un message, c'est qu'il montre le pouvoir résultant de cette participation du public et de cette acquisition de connaissances sur la pollution. Et c'est le genre de chose qui se propage rapidement.

**Q :** Revenons sur le concept de redevances. En quoi est-il différent de ce que l'on faisait dans le passé ?

**M. Wheeler :** Prenons l'exemple des États-Unis. Historiquement, il y avait un règlement concernant les émissions. Il pouvait porter sur une usine précise et dire combien de pollution elle pouvait émettre. Toutes les émissions en deçà de ce seuil étaient légales, toutes les pollutions au delà étaient illégales. Tout revenait donc à une question d'application de la réglementation et l'Agence de protection de l'environnement (EPA) s'est montrée efficace au plan du suivi et de la mise en

application d'un système relativement complexe.

Alors, lorsque les Philippines, l'Indonésie, le Mexique et le Brésil sont entrés dans la course dans les années 70 et 80, ils ont d'abord adopté ce que d'autres, comme les États-Unis, avaient fait. Ils ont donc mis en place des règlements et des problèmes sont apparus immédiatement. Ils n'avaient pas d'organisme de protection de l'environnement. Ils n'avaient aucun moyen efficace de faire appliquer les règlements. Les tribunaux étaient souvent corrompus. Les amendes n'étaient pas efficaces. Il y avait des règlements mais ils n'étaient pas appliqués. Ils se sont bientôt rendu compte qu'il leur manquait quelque chose et que le système ne pouvait pas marcher.

Les redevances sont différentes. Fondamentalement, une redevance indique que polluer n'est pas une activité criminelle. Elle dit que le pollueur coûte à l'environnement. Vous nous coûtez en polluant et il faut payer. Plus vous coûtez, plus vous devez payer. Vous payez pour chaque unité de pollution.

Tous les directeurs d'usine, tous les hommes d'affaires se trouvent donc dans cette situation tous les mois. « Je pollue, je paie, c'est un flux de coûts et je peux y faire quelque chose ». Ils traitent cela comme une décision de gestion. C'est une question de rentabilité.

Les agences gouvernementales efficaces disposant de services-conseils peuvent les conseiller : « Vous avez des dépenses et il y a des moyens de les réduire. Laissez-nous vous suggérer des moyens de réduire votre pollution à un coût raisonnable et vous pourrez vous affranchir d'une partie de ces coûts ». Voilà un exemple de relations harmonieuses entre une agence gouvernementale et un homme d'affaires. Et les hommes d'affaires comprennent ce langage.

Nous avons noté des changements d'attitude remarquables presque du jour au lendemain. C'est absolument phénoménal. Dans notre livre, nous donnons en exemple pris en Colombie : dans le bassin du rio Negro, près de Medellin, il y a une petite agence locale de contrôle de la pollution qui emploie le système des redevances. Dans les six premiers mois de l'application rigoureuse du système, la contamination organique grave de l'eau

– c'est à dire la déperdition d'oxygène – par les industries locales a chuté de l'ordre de 50 pour cent. Lorsqu'elles ont compris que ce coût n'allait pas disparaître, elles se sont attaquées au problème. Conclusion : le système fonctionne.

**Q :** Il semble que la détermination de ces redevances exige un processus réglementaire plus complexe que celui consistant à déterminer si une usine dépasse le seuil légal de la pollution. Vous avez dit plus tôt que de nombreux pays avaient des difficultés à mettre en place un système efficace de réglementation. Comment peuvent-ils déterminer ces redevances de pollution ?

**M. Wheeler :** Avec le temps, les gens trouvent toutes sortes de moyens de résoudre certains problèmes administratifs. En Colombie, par exemple, Tomas Black-Arbelaez, dirigeant national du programme des redevances de pollution, s'est trouvé confronté au problème suivant : de nombreux organismes locaux chargés de la mise en application du programme n'avaient guère d'expérience dans le domaine de la gestion des fonds.

Tomas et ses collègues ont donc conclu un accord avec une ou deux des plus grandes banques de Colombie pour qu'elles agissent comme agences de perception. Les agences de contrôle leur indiquent qui elles doivent facturer et, pour un petit pourcentage des recettes, elles le font. Elles se servent de leurs organes de perception pour collecter les redevances qu'elles conservent dans des comptes, comme elles le font pour les particuliers. Elles placent ces redevances sur le marché pour en percevoir des intérêts. Si les industriels résistent à la facturation, ils perdent une partie de leur cote de crédit. Le gouvernement économise des ressources administratives et en plus le système est très efficace.

**Q :** Revenons à ce que vous avez dit plus tôt sur la participation du public au processus de réglementation de l'environnement, qu'elle était un autre outil efficace de lutte contre la pollution. Comment est-ce que cela fonctionne ?

**M. Wheeler :** C'est une lutte au niveau de la collectivité. Dans les pays en développement, par le passé, ce qui faisait le plus défaut à la majorité

des habitants des collectivités étaient des informations fiables concernant ce qui se passait. Ils n'avaient aucun moyen de déterminer quels étaient les enjeux. Evidemment, il y avait des choses évidentes : des individus tombant malades et mourant d'une pollution très grave. Mais les lentes retombées quotidiennes qui affectent l'organisme tout au long de la vie sont dans une grande mesure invisibles. Maintenant, il existe une multitude de programmes qui identifient clairement, et de manière compréhensible pour les collectivités locales, les sources de pollution grave et les dégâts qu'elles causent. Les gens suivent leur tendance naturelle et ils veulent se défendre, eux et leurs familles. Mais parce qu'ils voient aussi le côté économique de la chose, ils sont prêts à discuter. Il est très rare qu'ils s'attaquent directement aux sources d'emplois locaux, mais ils sont prêts à faire pression sur elles pour les amener à trouver un terrain d'entente.

Par exemple, en Indonésie, que l'on cite à de nombreuses reprises dans le livre, dans le cadre du programme PROPER (Programme de contrôle, d'évaluation et de classement de la pollution), les autorités compétentes classent les usines en fonction de leur pollution. Elles notent les bonnes et les mauvaises performances. L'histoire de la mise en application du système est l'histoire de mesures, de négociations et d'améliorations découlant des informations mises à la disposition des populations. Personne ne veut être empoisonné par la pollution, et c'est là, je crois, un des facteurs de la réussite.

**Q :** Vous dites que deux facteurs sont responsables de la plus grande participation des populations : la plus grande disponibilité de l'information concernant la pollution et la meilleure diffusion de cette information ?

**M. Wheeler :** C'est un énorme changement de tradition, un progrès vers la transparence. C'est tout à fait remarquable. Technologiquement et économiquement, il est maintenant plus facile de diffuser et d'analyser des informations dans notre économie de l'information. On en voit les effets au Mexique et au Brésil et en Chine et aux Etats-Unis. C'est donc en partie une question de faisabilité et une question de prise de conscience de ce qui se fait ailleurs. Les gens commencent à penser que le gouvernement n'est pas le seul acteur et qu'ils

doivent amener personnellement leurs préoccupations à la table des négociations, pas par l'intermédiaire d'une quelconque agence, et l'équilibre change.

Il est vraiment encourageant de voir dans quelle mesure ces dispositifs ont évolué et ont transformé – pour le meilleur – la vie des individus, et tellement vite. Si nous devions dire en quoi réside la satisfaction que nous avons d'avoir pu faire ce travail à la Banque mondiale, ce serait d'avoir vu un changement si rapide réduire en si peu de temps et de manière si prononcée les problèmes des collectivités.

---

*Charlene Porter est rédactrice spécialisée dans les questions d'ordre mondial au Bureau des programmes d'information internationale du département d'Etat.*

# « Villes de ressources » : jumelage pour le progrès

Charlene Porter

*Un programme de l'Agence américaine pour le développement international favorise le jumelage de villes des Etats-Unis et d'autres pays aux fins de la protection de l'environnement. Cet article examine la façon dont ces partenariats ont affecté à la fois les villes participantes américaines et celles des autres pays.*

« Optique planétaire, action locale » : c'est devenu le mot d'ordre du mouvement écologiste. Mais si les slogans sont capables d'inspirer et de motiver, les progrès réels en matière d'environnement sont rendus possibles par une multitude de changements, d'actions et de décisions de la part de particuliers et de gouvernements dans le monde entier. Tout progrès réel en matière d'environnement aura d'autant plus de chances de se réaliser que le processus de prise de décisions s'appuiera sur une planification réfléchie, sur la participation du plus grand nombre à la gestion des affaires publiques, sur un financement sérieux et sur une bonne administration des programmes.

Mme Valerie Lemmie, directrice des services municipaux de Dayton (Ohio), a aidé les autorités municipales de Lusaka, en Zambie, à améliorer leurs opérations de ramassage et d'élimination des déchets solides. « Ce n'est pas seulement une question écologique. Il s'agit vraiment d'un problème qui affecte directement la population – c'est une question d'organisation et de capacité. »

Mme Lemmie a collaboré avec la municipalité de Lusaka dans le cadre du programme « Villes de ressources » (« Resource Cities »), parrainé par l'Agence des Etats-Unis pour le développement international (USAID) et dirigé par l'« International City/County Management Association » (ICMA). Ce programme permet aux fonctionnaires

municipaux de pays en transition de tirer parti de l'expérience, des succès et des erreurs de leurs homologues aux Etats-Unis qui se sont heurtés à des difficultés du même ordre. Les partenariats explorent une gamme étendue de problèmes urbains : protection de l'environnement, développement économique, préservation historique et planification stratégique.

Selon Mme Lemmie, ce programme d'écojumelage « a recruté des gens d'expérience, des responsables au quotidien de la prestation de services publics, comme conseillers techniques auprès de leurs homologues ». Dayton a été jumelée avec Lusaka, ville de près de deux millions d'habitants, dans le cadre d'un programme d'échanges de deux ans financé par une subvention de l'USAID. « Le programme s'est avéré fort utile », a affirmé M. Wilson Lungu, directeur de la collecte des déchets solides de Lusaka.

Lancé en 1997, le programme « Villes de ressources » atteint son plein régime alors qu'un mouvement de décentralisation de l'autorité publique s'amorce dans le monde entier. Les villes participantes américaines s'efforcent d'aider les autorités municipales à créer une administration plus efficace et plus souple au moment où elles subissent cette évolution politique et où elles tentent tant bien que mal de satisfaire les besoins de zones urbaines en expansion rapide. Trente et un partenariats ont été établis dans le cadre de ce programme dans le monde entier. Ils impliquent plus de 60 villes et associations municipales des Etats-Unis et d'autres pays. Selon l'ICMA, 20 nouveaux partenariats devraient être mis en place au cours des deux prochaines années.

## Johannesburg (Afrique du Sud) et Houston (Texas)

Les responsables du ramassage et de l'élimination des déchets de Johannesburg et de Houston commencèrent à collaborer en 1997, à une époque où l'Afrique du Sud était en proie à des bouleversements considérables. Pour les administrations locales, la fin de l'apartheid suscita de nouveaux impératifs : elles devaient notamment assurer des services à tous les habitants quelle que soit leur race et créer des possibilités nouvelles et réparties de façon plus équitable pour les fonctionnaires municipaux chargés de la gestion de tels services.

Dans le contexte de ce bouleversement national, on ne s'étonnera pas que le public ne se soit pas emballé pour les questions écologiques. « Personne ne s'en souciait », affirme Mme Christa Venter, directrice de la gestion des déchets au sein du Conseil métropolitain de Johannesburg-Est, l'un des quatre conseils locaux de cette ville de 3,5 millions d'habitants. Pour les nombreux pauvres de la ville, la simple survie était un problème nettement plus vital que l'écologie, explique-t-elle lors d'un entretien téléphonique.

Cependant, guidés par l'expérience des responsables du traitement des déchets Houston, Mme Venter et ses collaborateurs ont pu lancer une campagne de prise de conscience du public à l'appui d'un programme de recyclage des ordures à Johannesburg.

« Si vous essayez de sensibiliser les gens au recyclage, c'est aux déchets ménagers qu'ils penseront sans doute d'abord », poursuit Mme Venter. Forts de ce qu'ils ont appris de Houston, les services de collecte des déchets de Johannesburg se sont associés à une entreprise privée pour lancer un programme de « rachat » ayant le double avantage de recycler les ordures et de procurer des revenus à des chômeurs de la ville.

« Les gens ramassent du papier usagé et l'amènent à un centre où nous l'achetons environ 0,20 dollar le kilo. Cette formule procure aux chômeurs une activité qui a l'avantage d'être rémunérée. »

Mme Venter ajoute que sa participation au

programme « Villes de ressources » l'a aidée à concevoir une « stratégie complète » pour la collecte des déchets, comprenant notamment l'expansion du ramassage dans des quartiers qui en étaient privés, le lancement de campagnes de sensibilisation à l'environnement et la création de partenariats de recyclage avec le secteur privé.

Le responsable de la collecte des déchets de Houston, M. Everett Bass, estime que le programme de jumelage lui a fourni une occasion inédite de collaborer avec une société « au moment même de sa métamorphose ». Il était ravi, en particulier, de montrer à ses homologues de Johannesburg comment la diversité était devenue un atout pour l'administration de sa ville culturellement diverse. « Il était important qu'ils aient l'occasion de voir des personnes de couleur occupant des postes d'encadrement et prenant des décisions en matière de traitement des déchets – à tous les échelons de la hiérarchie. »

Christa Venter reconnaît que Johannesburg a commencé à participer au programme à un moment où les responsables étaient confrontés au remplacement d'une structure de direction à prédominance masculine et européenne par un système plus inclusif. Elle explique que son service a commencé à évoluer après avoir vu comment Houston avait tiré parti de la diversité raciale de son personnel. « Tout le monde participe réellement à la prise des décisions, car certaines de ces décisions ont été déléguées par la direction supérieure. »

En réfléchissant à sa participation à « Villes de ressources », M. Bass conclut que Johannesburg a fait de grands progrès en matière de collecte des déchets, mais que lui aussi en tire une grande satisfaction. « Pour moi, un Noir américain, cela m'a vraiment réchauffé le cœur d'avoir eu le sentiment de participer à la création de la nouvelle Afrique du Sud. Une telle chance m'a procuré un bonheur vraiment indescriptible. »

## Lusaka (Zambie) et Dayton (Ohio)

Les déchets posent problème à Lusaka, cette ville dont l'accroissement démographique sans

précédent suscite une multitude de problèmes : surpeuplement, congestion et de piètres conditions de vie. Selon un rapport de l'ICMA sur le partenariat Lusaka-Dayton, la décharge de déchets dans des endroits interdits est « omniprésente » en raison du manque de ressources et de moyens de la municipalité, qui n'est pas capable de ramasser les ordures au-delà des marchés du centre-ville et des quartiers d'affaires.

« La situation s'est tout de même nettement améliorée », affirme M. Wilson Lungu à l'occasion d'un entretien par téléphone portant sur sa participation au programme « Villes de ressources ». L'élaboration d'une meilleure stratégie générale de collecte des déchets est l'un des principaux enseignements qu'il a tirés de l'observation des méthodes qu'emploient ses homologues de Dayton et qu'il applique aujourd'hui en Zambie.

« Si l'on veut avoir un bon système de ramassage et d'élimination des ordures, il faut une planification adéquate. Il faut prévoir les besoins de stockage, de collecte et de transport. Si cette planification est faite correctement, tous les morceaux du puzzle trouvent leur place, » déclare M. Lungu.

La directrice des services municipaux de Dayton, Mme Lemmie, a pu observer les améliorations à Lusaka à la suite du partenariat. « La ville a mis sur pied une formule beaucoup plus efficace de collecte et d'élimination des déchets solides. »

Mieux, grâce à ce programme, la population est nettement plus consciente de l'importance que revêt pour sa santé et pour le milieu ambiant l'élimination convenable des ordures, poursuit M. Lungu. « Il faut que les gens apprennent pourquoi ils doivent manipuler les ordures de telle ou telle façon, parce que s'ils ne le comprennent pas, ils créent alors un autre problème, » explique-t-il. Il déclare que son service a lancé un programme d'information du public comprenant brochures, annonces à la radio et réunions publiques pour promouvoir la prise de conscience. « Les réactions et les résultats que nous obtenons sont très encourageants. »

Une innovation de Lusaka qui a particulièrement impressionné Mme Lemmie a été la manière dont les responsables zambiens se sont efforcés de faire participer les particuliers et les organisations non gouvernementales à la réorganisation de la collecte des déchets. Elle a vu ses homologues de Lusaka « travailler ensemble, en équipe, à l'amélioration de l'environnement ».

Le programme « Villes de ressources » n'a pas apporté de solution magique à tous les problèmes que pose l'élimination des déchets de Lusaka, mais M. Lungu comprend désormais clairement les objectifs prioritaires : créer un centre de stockage des déchets, améliorer leur collecte et leur transport, entretenir le matériel et former le personnel.

Pour Valerie Lemmie et ses collègues de Dayton, la participation au partenariat avec Lusaka a suscité en eux une réaffirmation de leur engagement de service vis-à-vis de leur propre communauté. En outre, Mme Lemmie est sûre que la relation entre Dayton et Lusaka se prolongera bien au-delà de la durée de la subvention initiale qui a financé l'écojumelage. « Nous avons rencontré des gens qui, selon moi, resteront pour toujours des amis et des partenaires de la ville de Dayton. »

---

*Charlene Porter est rédactrice spécialisée dans les sujets mondiaux au Bureau des programmes d'information internationale du département d'Etat des Etats-Unis.*

# L'amendement à la loi sur la salubrité de l'air favorise la lutte contre la pollution

Jim Fuller

*Adoptée en 1963, la loi sur la salubrité de l'air a dû subir diverses modifications avant de devenir un instrument efficace de protection du milieu ambiant. On note en particulier l'important texte de loi adopté par le Congrès en 1990 à une majorité écrasante, qui a conduit à une diminution sensible de la pollution atmosphérique depuis une dizaine d'années.*

Il y a dix ans seulement, la dégradation croissante de la couche d'ozone de la stratosphère terrestre qui protège les hommes contre les cancers de la peau et les cataractes suscitait une inquiétude grandissante aux Etats-Unis. Les pluies acides ne faisaient l'objet d'aucun contrôle et affectaient la vie aquatique, les forêts et les immeubles. Le smog, qui est lié aux maladies respiratoires et à l'asthme, dépassait les niveaux acceptables pour la santé dans 98 villes. Et des millions de tonnes de polluants dangereux, susceptibles de provoquer cancers et atteintes au système nerveux, étaient émis dans l'air chaque année par les industriels et ne faisaient dans l'ensemble l'objet d'aucune réglementation fédérale.

En 1990 et avec l'appui des deux grands partis, le Congrès des Etats-Unis a adopté une loi marquante qui renforce considérablement la loi sur la salubrité de l'air. L'amendement de 1990 qui a bénéficié d'un appui écrasant de la Chambre des représentants et du Sénat avance des objectifs ambitieux en matière de réduction de la pollution de l'air. Adoptée pour la première fois en 1963, la loi sur la salubrité de l'air avait seulement été amendée deux fois auparavant : en 1970, date de la création de l'Agence de protection de l'environnement (EPA), puis en 1977.

M. Robert Perciasepe, administrateur adjoint du bureau de l'air et des radiations de l'EPA, a déclaré récemment devant une sous-commission du Sénat que les amendements de 1990 ont débouché sur une réduction considérable de la pollution atmosphérique au cours des neuf dernières années.

« La législation était conçue pour produire des résultats concrets et c'est ce qui s'est passé », a-t-il dit. « Nous avons beaucoup progressé dans notre lutte contre la pollution de l'air urbain, contre la pollution toxique de l'air, la réduction de la couche d'ozone et les pluies acides. »

La loi sur la salubrité de l'air exige de l'EPA qu'elle établisse des normes nationales sur la salubrité de l'air ambiant afin de réduire les six polluants de l'air les plus courants et dangereux pour la santé, parfois connus sous le nom de polluants « de référence » : l'oxyde de carbone, le plomb, le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre, l'ozone de la troposphère et les matières particulaires ou les suies.

D'après le dernier rapport de l'EPA sur la qualité de l'air, rapport basé sur les concentrations de polluants mesurées dans les zones urbaines et dans d'autres régions du pays, les émissions des polluants de référence ont reculé de 31 % entre 1970 et 1997. Ce chiffre global traduit une chute de 32 % des émissions d'oxyde de carbone, de 35 % de dioxyde de soufre, de 75 % de suie et de 98 % de plomb.

La quasi-élimination de la pollution au plomb, très dangereuse pour la santé puisqu'elle est liée à une détérioration du système nerveux, est considérée comme l'une des réussites majeures de la loi sur la salubrité de l'air. La réduction des émissions de plomb est due à l'élimination de l'essence au

plomb. D'après une nouvelle étude qui a paru dans le numéro de mars de « Science et technologie environnementales », limiter l'incinération de déchets solides municipaux contenant des éléments comme la peinture et la soudure a aussi joué un grand rôle. Les chercheurs des universités Rensselaer et Columbia de New York affirment que les résultats de l'étude sont cruciaux si l'on veut évaluer l'impact de l'incinération non réglementée des déchets solides dans de nombreux pays étrangers.

M. Perciasepe dit qu'outre les réductions significatives des polluants atmosphériques de référence comme le plomb et le dioxyde de soufre, les réglementations en vigueur depuis 1990 devraient réduire d'un million cinq cent mille tonnes par an les émissions toxiques produites par des industries telles que les usines chimiques et de nettoyage à sec, soit environ dix fois la réduction obtenue avant 1990. Nombre de ces polluants atmosphériques dangereux comme le chlorure de vinyle, l'arsenic et le benzène sont connus – ou fortement soupçonnés – pour leurs effets cancérigènes ou nocifs sur la santé.

« L'air de nos villes est bien plus salubre aujourd'hui qu'il ne l'était en 1990 », nous dit M. Perciasepe. « Sur le plan national, les niveaux moyens de qualité de l'air de 1997 étaient les meilleurs pour les six polluants courants soumis aux normes de salubrité de l'air. Les niveaux de 1998 étaient égaux ou supérieurs pour les polluants à l'exception de l'ozone. »

Depuis 1993, un nombre de villes sans précédent se conforme aux normes nationales de salubrité de l'air ambiant », a-t-il ajouté. « Par exemple, sur les 42 régions qui en 1991 n'étaient pas « conformes » pour l'oxyde de carbone, seules six continuent à souffrir de niveaux malsains. » Une zone est déclarée « non conforme » quand elle ne respecte pas entièrement les normes de salubrité de l'air établies par l'EPA.

Il a déclaré qu'une des principales raisons de l'amélioration de l'air vient du fait que l'amendement de 1990 exige des moteurs de voitures et une essence moins polluants. Dans la plupart des villes américaines, les émissions de gaz d'échappement comptent pour jusqu'à 90 % de

l'oxyde de carbone et pour 60 % de l'oxyde d'azote contenus dans l'air. En grande partie grâce aux pots catalytiques plus performants qui convertissent les molécules toxiques d'oxyde de carbone et d'oxyde d'azote en éléments chimiques inoffensifs, les voitures actuelles sont à 95 % plus propres qu'elles ne l'étaient dans les années 1970.

En 1997, l'EPA a servi de médiateur entre les Etats des Etats-Unis et l'industrie de l'automobile dans le cadre d'un accord demandant aux constructeurs de produire des voitures encore de moitié moins polluantes qu'actuellement.

Les responsables de l'EPA soulignent que tous les progrès en matière de salubrité de l'air ont été réalisés dans un contexte de croissance démographique et de forte croissance économique. De 1970 à 1997, le produit intérieur brut américain a progressé de 114 %, la population de 31 % et le nombre de kilomètres parcourus par des véhicules s'est accru de 127 %.

« Ce sont là des facteurs qui jouent en principe dans le sens contraire, dans le sens d'une plus grande pollution », a dit le porte-parole du bureau de l'air et des radiations de l'EPA. « Or, même en période de forte croissance économique, nous avons pu réduire la pollution de l'air. Je crois que c'est là un excellent moyen de souligner la réussite de la loi sur la salubrité de l'air. »

D'après le bureau de l'évaluation technologique du Congrès, le coût de l'application de l'ensemble des réglementations environnementales s'est monté à 1,5 % du produit intérieur brut. Et pourtant, si l'on en croit le rapport de l'EPA demandé par le Congrès, les avantages de la loi sur la salubrité de l'air pour la santé humaine et l'environnement sont quarante fois supérieurs aux coûts encourus.

« Nous avons aussi fait une étude prospective qui porte sur les années 1990 à 2010, et là encore, le ratio avantages-coûts est de quatre à un », a dit le porte-parole. « En tout cas, les avantages de ces programmes sont bien supérieurs à leurs coûts ».

Si l'on en croit M. Perciasepe, les réglementations environnementales ont accéléré la mise au point de techniques nouvelles et moins polluantes, souvent à un coût inférieur à celui prévu à l'origine.

« Les impératifs de la loi sur la salubrité de l'air ont créé des débouchés sur le marché et précipité des innovations techniques qui ont amélioré les performances », a-t-il dit. « Et à chaque fois, l'industrie a répondu par des découvertes, comme par exemple des produits de substitution aux produits chimiques qui raréfient la couche d'ozone ou de nouveaux super-catalyseurs pour les émissions de gaz d'échappement des automobiles. »

M. Perciasepe affirme que de nombreuses technologies qui n'étaient pas commercialisées il y a dix ans sont maintenant essentielles aux programmes de contrôle de la pollution, par exemple les essences reformulées, la réduction catalytique sélective des émissions d'oxyde d'azote des centrales électriques et les poêles à bois moins polluants.

« L'EPA a aussi identifié un certain nombre de technologies naissantes allant des piles à combustible aux catalyseurs de destruction de l'ozone, techniques prometteuses qui pourraient réduire encore plus le smog, l'oxyde d'azote et les particules, et cela à moindre coût », a-t-il dit.

Une des idées les plus novatrices en matière de lutte contre la pollution fut la mise sur le marché d'un programme qui permet aux centrales électriques de « commercialiser » leurs allocations de pollution, l'objectif étant de réduire les pluies acides. Quand le dioxyde de soufre et l'oxyde d'azote résultant de la combustion des combustibles fossiles se mélangent à l'eau et à l'oxygène de l'air, ils forment des acides sulfuriques et des acides nitriques qui, en retombant au sol sous forme de précipitations, endommagent les arbres et acidifient les lacs et les cours d'eau. L'élévation du niveau de sulfate dans l'air accroît également la fréquence et la sévérité de l'asthme, des bronchites et d'autres maladies respiratoires.

Une étude nationale sur les eaux de surface a conclu que des centaines de lacs des régions montagneuses des Adirondack étaient trop acides pour un certain nombre d'espèces de poissons et que certains lacs de la région et les cours d'eau qui s'y jettent étaient complètement vidés d'espèces sensibles aux pluies acides, comme par exemple la truite de rivière.

Les centrales électriques alimentées au charbon ou au mazout produisent chaque année environ 70 % des émissions de dioxyde de soufre et 50 % des émissions d'oxyde d'azote aux Etats-Unis. Dans le cadre du programme d'échange de « crédits de pollution », un crédit correspond au droit d'émettre une tonne de dioxyde de soufre par an. Une centrale qui émet moins que la quantité permise accumule des crédits de pollution qu'elle peut soit vendre soit garder pour les utiliser plus tard. A ce jour, les compagnies d'électricité ont échangé plus de 23 millions de crédits de pollution dans le cadre de plus de 660 transactions.

« Les résultats sont remarquables », a observé M. Perciasepe. « Jusqu'à présent, les émissions de dioxyde de soufre ont baissé de plus de cinq millions de tonnes dans l'ensemble du pays, grâce principalement à ce programme, et à un coût inférieur aux projections. En conséquence, les précipitations dans l'est des Etats-Unis sont de 25 % moins acides et certains écosystèmes en Nouvelle-Angleterre montrent des signes de régénération. »

Il a affirmé que d'autres réglementations sur l'oxyde d'azote émis par les compagnies d'électricité devraient parvenir à réduire ces émissions de deux millions de tonnes à partir de l'année prochaine.

Une fois qu'il sera arrivé à son régime de croisière, en 2010, le programme sur les pluies acides, établi en vertu des amendements de 1990 à la loi sur la salubrité de l'air, exigera que les émissions de dioxyde de soufre soient réduites de 10 millions de tonnes par an. Une étude réalisée en 1989 par l'industrie avait estimé que les coûts d'application de ce programme oscilleraient entre 4,1 et 7,4 milliards de dollars. Mais d'après les calculs les plus récents du Bureau de la comptabilité générale des Etats-Unis, ils ne devraient pas dépasser 2 milliards de dollars ; une étude réalisée par des économistes indépendants les situait aux environs de 1 milliard de dollars seulement.

Quoi qu'il en soit, malgré les améliorations constantes apportées à la qualité de l'air, l'EPA annonçait qu'en 1997, environ 107 millions d'habitants résidaient dans des régions où l'air était insalubre. Les émissions d'oxyde d'azote qui contribuent à la formation de l'ozone

troposphérique ou du smog ont progressé de 11 % entre 1970 et 1997. Le smog peut réduire la fonction pulmonaire et diminuer la résistance aux infections.

Certains parcs nationaux ont même souffert de niveaux élevés de polluants d'origines fort lointaines. Par exemple, des concentrations de smog dans des lieux reculés comme le parc national de la chaîne des Great Smoky Mountains, dans l'est des Etats-Unis ont progressé de 20 % au cours des dix dernières années.

En 1997, l'EPA a préparé de nouvelles normes nationales sur la suie et le smog, deux des polluants de référence les plus nocifs et les plus persistants. Les nouvelles réglementations cherchent à contrôler même les plus fines particules de suie, aussi minuscules que 2,5 microns de diamètre (le diamètre d'un cheveu humain est de 40 microns). Les limites autorisées pour le smog ont été ramenées de 120 parties par milliard à 80 parties par milliard.

Les nouvelles normes s'appuient sur les examens les plus intenses jamais entrepris par l'EPA, dont 250 études scientifiques sur les matières particulaires et l'ozone, et trois enquêtes du Congrès.

Mais en mai 1999, à la suite d'une plainte déposée par des groupes d'industriels et plusieurs Etats fédérés dépendant du charbon, un tribunal fédéral a rejeté les réglementations de l'EPA sur le smog et la suie, jugeant que cet organisme avait outrepassé ses droits constitutionnels. Le même tribunal a confirmé sa propre décision au mois d'octobre 1999, rejetant du même coup l'appel de l'EPA. Le ministère de la justice a déposé une requête pour que l'affaire soit entendue par la Cour suprême des Etats-Unis mais la décision de la Cour d'entendre ou non l'affaire prendra un certain temps.

Pendant ce temps, M. Perciasepe s'inquiète du ralentissement ou même du blocage apparent des progrès réalisés en matière de réduction du smog dans certaines régions au cours des deux dernières années et, dans certains cas, dit-il, « nous risquons de reculer ». Il a affirmé que le niveau moyen de l'ozone avait augmenté de 5 % dans le pays en 1998. De plus, au cours des étés précédents, l'agence a constaté une augmentation des cas de

dépassement des normes de salubrité acceptables dans certaines villes et parcs nationaux.

La plupart des écologistes sont d'avis qu'il faut imposer des normes plus sévères en matière d'ozone et de matières particulaires. M. Frank O'Donnell, du Fonds de la salubrité de l'air qui est basé à Washington, affirme que les nouvelles normes rejetées par le tribunal « reflètent les dernières connaissances scientifiques et permettraient sans aucun doute de mieux protéger la santé du plus grand nombre ».

D'autre part, le ministère de la justice vient d'annoncer le règlement d'une action en justice intentée, au nom de la loi sur la salubrité de l'air, contre une société d'électricité de Floride et qui interdira l'émission de dizaines de milliers de tonnes de polluants dans l'atmosphère chaque année. La compagnie d'électricité était accusée de rénover de vieilles centrales sans installer le matériel permettant de lutter contre le smog, les pluies acides et la suie.

Ce jugement, qui pourrait modifier l'issue d'autres procès intentés contre des compagnies d'électricité représentant 32 vieilles centrales dans 10 Etats fédérés, a une portée sans précédent et marque une étape capitale dans la politique gouvernementale de lutte contre la pollution illicite émise par des centrales électriques alimentées au charbon.

---

*Jim Fuller est rédacteur spécialisé dans les thèmes mondiaux au Bureau des programmes d'information internationale du département d'Etat.*

# « Tout le monde à l'œuvre, toujours à l'œuvre »

Charlene Porter

*La ville de Chattanooga, dans le Tennessee, a attiré l'attention internationale par ses initiatives en faveur de l'environnement, où la participation des citoyens et des entreprises s'est avérée cruciale.*

En fin de journée, une foule s'assemble dans le gymnase d'une école de la ville de Chattanooga, dans le Tennessee, nichée aux pieds des Cumberland dans les Appalaches. Des centaines de personnes viennent assister à la dernière des quatre réunions qui ont été organisées pour donner aux habitants du quartier d'Alton Park l'occasion d'échanger des idées sur les moyens de revitaliser leur habitat.

Alton Park a besoin d'un sérieux coup de pouce. L'école où se tient la réunion est située dans un quartier dominé par de vétustes H.L.M. à l'aspect lugubre. La région elle-même est notoire pour ses entreprises condamnées, ses industries abandonnées, ses décharges de déchets toxiques. La rivière qui la borde, la Chattanooga Creek, passe pour être l'un des cours d'eau les plus pollués du sud des États-Unis.

Un consultant décrit le quartier tel que ses habitants se plaisent à l'imaginer : de nouveaux logements, des entreprises, des restaurants, un parc aménagé le long de la rivière et qui serait relié à un réseau de « pistes vertes » serpentant la ville, rattaché à l'itinéraire de douze kilomètres qu'empruntent les amateurs de la nature friands de randonnées le long des méandres de la rivière à travers les montagnes boisées.

Le projet semble ambitieux, voire irréalisable, pour un quartier rongé par la pauvreté et le désespoir.

Mais Chattanooga est une ville qui a appris à tirer parti des bonnes occasions qui se présentent, une ville qui s'est déjà montrée capable de métamorphoser une zone industrielle désolée le long de la rivière en un lieu public d'une telle élégance et d'une telle innovation que des visiteurs du monde entier s'y pressent pour admirer l'ampleur de son renouvellement urbain. Au vu de la transformation qu'a subie Chattanooga au cours des trente dernières années, la revitalisation d'un quartier comme Alton Park semble un pari possible à tenir.

## Historique

En 1969, le gouvernement fédéral effectua une enquête nationale sur la qualité de l'air aux États-Unis : Chattanooga eut le triste honneur de se placer au premier rang des villes les plus polluées du pays. La teneur de l'atmosphère en particules était trois fois supérieure aux normes fédérales. Les habitants n'ont pas oublié qu'à l'époque les conducteurs automobiles roulaient les phares allumés en plein jour et que les hommes d'affaires changeaient de chemise en milieu de journée, après avoir été exposés à la saie de l'air dans la matinée.

« On ne pouvait pas discerner Lookout Mountain (600 mètres d'altitude) à 400 mètres », se souvient M. Bobby Davenport, homme d'affaires devenu écologiste et dont la famille est implantée dans la ville depuis les années 1860. « On avait la réputation de vivre dans un milieu effroyable, victime de la pollution de l'air et de l'eau, et sans vision d'avenir. »

« Les gens se sentaient gênés », se rappelle Mme Elizabeth Bryant, directrice chargée du développement pour la Tennessee River Gorge Trust. Piqués dans leur amour-propre, les habitants commencèrent à se mobiliser au nom de

l'amélioration de l'environnement.

M. Robert Colby est directeur de l'office de lutte contre la pollution de l'air dans les comtés de Chattanooga et d'Hamilton, le principal organisme de réglementation de la région compétent en la matière. Lorsque l'insalubrité de l'air fit la une des journaux dans tout le pays, les habitants ne tardèrent pas à fédérer leur énergie pour combattre le problème. « La collectivité a resserré les rangs. Les associations civiques, l'administration locale, le corps médical et les milieux de l'industrie ont décidé d'unir leurs efforts et de passer à l'action. »

De nouvelles normes de qualité de l'air furent adoptées, de nouvelles techniques de surveillance instituées. Les plus grandes industries donnèrent l'exemple en réduisant leurs émissions. En l'espace de quelques années seulement, leurs efforts se révélèrent payants, et Chattanooga revint dans le point de mire de la presse nationale, cette fois pour s'être distinguée dans la lutte contre la pollution aérienne.

Mais d'autres forces étaient également à l'œuvre. Cette ville du Sud, de taille moyenne, était assaillie par un grand nombre de problèmes qui étaient la bête noire des agglomérations américaines, d'un bout du pays à l'autre, au cours des années 1970 et 1980. Les industries lourdes connurent des jours difficiles. Contraintes de mettre la clé sous la porte, un certain nombre d'usines laissèrent derrière elles des sites pollués. L'exode des citoyens vers la banlieue contribua à dépeupler le centre-ville.

Cette évolution s'accompagna d'une nouvelle prise de conscience parmi la population, explique M. Davenport. « Pour créer un lieu qui soit capable d'attirer de nouvelles activités, de nouveaux emplois, une nouvelle richesse, il fallait refaire Chattanooga. »

Tout au long des années 1980, on vit les habitants intervenir dans la remise à neuf de leur ville, phénomène rare s'il en est dans une métropole où les rênes du pouvoir étaient entre les mains d'un petit groupe de gens. Les élus locaux commencèrent à faire participer le public à la prise des décisions. Au lieu de se tourner vers des consultants et des experts pour solliciter des idées nouvelles, les responsables de Chattanooga

sondèrent l'opinion publique à la recherche des moyens de refaire la ville, de créer une nouvelle vision d'avenir.

« Ce sont les habitants qui se sont remués les méninges », explique un conseiller municipal, M. David Crockett, qui commença à participer à la transformation de la ville à titre de bénévole militant avant d'occuper un poste électif à partir de 1990. Ce sont des contacts avec le public qu'ont jailli les idées qui allaient servir de point de départ aux projets dont on s'accorde aujourd'hui à reconnaître qu'ils forment la clé de voûte de la renaissance de Chattanooga : un aquarium au bord de l'eau, une salle de cinéma à écran géant, une promenade (la Riverwalk) le long de la rivière, un pont piétonnier qui enjambe le fleuve Tennessee.

« Si ce que nous avons fait plaît tellement, c'est en partie parce que beaucoup de gens ont mis la main à la pâte », affirme M. Davenport. « C'est une façon de procéder qui rompait vraiment avec la tradition. »

Pratiquement toutes les villes des États-Unis se heurtent aux mêmes problèmes urbains depuis les trente dernières années et elles s'efforcent bon an, mal an d'y apporter des solutions. Ce qui différencie l'action de Chattanooga, c'est l'attention qui a été portée à la préservation de l'environnement et la place fondamentale de l'écologie tant dans la renaissance de la ville que dans ses perspectives d'avenir.

### Connexions

M. Crockett, le conseiller municipal, emmène un visiteur dans l'un des parcs qui ont été aménagés le long de la rivière et il lui montre les hérons bleus qui honorent de nouveau le paysage de leur présence depuis que l'environnement a été assaini. Il salue les passants qu'il croise – les amateurs de course à pied, les promeneurs, les cyclistes, les pêcheurs – des gens de toutes les races et issus des milieux socio-économiques les plus divers, qui forment la moëlle épinière d'une région métropolitaine forte d'environ 450.000 habitants.

« Il n'y a eu rien de mieux que la Riverwalk pour rassembler la population », dit le conseiller municipal. Cette base de loisirs a le mérite non

seulement d'avoir mis en contact des gens qui n'auraient autrement aucune occasion de se rencontrer, mais aussi de les avoir amenés à renouer avec le fleuve, à prendre conscience de leur responsabilité personnelle vis-à-vis de leur ville, comme le leur rappelle le slogan « Tout le monde à l'œuvre, toujours à l'œuvre ».

Descendant du légendaire Davy Crockett, le conseiller municipal déplore que les citoyens soient devenus si détachés du monde naturel. Ils croient que l'eau vient directement du robinet de la cuisine et ils ne se rendent pas compte des liens qui existent entre leur vie, leur bien-être, et les sources naturelles d'approvisionnement en eau. La Riverwalk a rétabli cette connexion, affirme M. Crockett, qui explique ainsi la sensibilisation accrue à la nécessité de préserver la qualité de l'eau et l'environnement en général.

« Tisser des liens, voilà ce qui compte », ajoute le conseiller municipal, convaincu que toute innovation doit refléter l'importance prioritaire que mérite cette considération. « C'est précisément l'objectif des pistes vertes. »

Longue d'une douzaine de kilomètres, la Riverwalk correspondra à un circuit de trente-cinq kilomètres lorsque les travaux prévus d'expansion auront été effectués. Ceux-ci s'inscrivent dans le cadre général de la préservation des espaces verts et de l'aménagement de parcs dans toute la métropole, lesquels seront reliés entre eux par un réseau de pistes vertes qui serviront non seulement de bases de loisirs, mais aussi de pistes cyclables pour les gens désireux de se rendre au travail en laissant leur voiture au garage.

Greenway Park s'étend sur deux cents hectares et abrite une ferme à l'intérieur même de la ville, que la municipalité met à la disposition du public. Un petit cours d'eau, que le calcaire naturellement présent dans le sol teinte de bleu, serpente à travers les arbres qui forment une arche au-dessus de lui ; sur une rive, la pelouse s'étend à perte de vue jusqu'au pied d'une colline boisée. Balayant la scène de son bras, M. Crockett insiste sur l'importance fondamentale des espaces verts, convaincu que la municipalité n'a pas entrepris de projets plus méritoires : « Des choses comme ça, ça ne se construit pas », dit-il.

« Ce que j'ai trouvé de fascinant dans ce concept des pistes vertes, c'est le moyen de connecter toutes les initiatives privées et publiques, de la périphérie au centre », déclare pour sa part M. Davenport, directeur d'une association sans but lucratif – la « Trust for Private Land » – qui a pour mission d'acquérir et de préserver les espaces verts pour les mettre à la disposition du public.

De fait, un certain nombre d'organisations privées ont résolument appuyé l'action des élus locaux en faveur des espaces verts. « Ces dix dernières années, explique M. Davenport, les gens ont été nombreux à manifester leur soutien à ce genre d'endroits, qu'ils estiment dignes de notre affection et indispensables à préserver. »

La Tennessee River Gorge Trust est un autre organisme privé qui s'emploie, lui, à protéger un canyon unique aux limites de la ville. Depuis sa fondation en 1986, il assure la protection de plus de la moitié des dix mille hectares qu'occupe la gorge. A l'image de nombre des démarches qui ont contribué à la revitalisation de Chattanooga, la création de la River Gorge Trust s'est faite de façon ponctuelle, par des habitants épris de leur région et mus par un sentiment de responsabilité vis-à-vis de leur collectivité. « Nous n'avions pas besoin que le gouvernement nous dise comment nous étions censés nous y prendre. Nous avons agi de nous-mêmes, de manière relativement amorphe et sans grand souci d'organisation. »

#### Une question de partenariat

Le secteur privé et le secteur public – c'est-à-dire les milieux d'affaires et l'administration locale – ont forgé des partenariats particulièrement fructueux tout au long de la renaissance de Chattanooga. De l'avis d'un grand nombre de personnes qui ont joué un rôle moteur au fil des ans dans la revitalisation de la ville, la clé de la réussite de leurs efforts réside dans ces arrangements.

« Une catalyse se produit (...) Les élus locaux se font les partenaires du secteur privé », déclare M. Stroud Watson, directeur du « Riverfront/Downtown Planning and Design Center ». Il évoque les progrès enregistrés dans un bureau qui fourmille de modèles, de dessins et de photographies de la ville retraçant les diverses

étapes de cette métamorphose urbaine.

Le Design Center lui-même témoigne de l'importance des partenariats à Chattanooga. Il sert de banque de données en vue de la planification et de la conception de projets d'urbanisme, que ceux-ci soient d'initiative privée ou proposés par les élus locaux. Son existence même est le fruit de la coopération et d'un arrangement financier entre l'organisme de planification régionale, l'université du Tennessee et une fondation privée.

Le partenariat le plus réussi est peut-être celui qui a propulsé Chattanooga sur le devant de la scène internationale dans le domaine de l'usage et de la fabrication de véhicules électriques hybrides. Des autobus électriques, qui font partie du système CARTA – la régie des transports à Chattanooga et dans la région – assurent des liaisons au centre-ville.

Ces bus sont fabriqués par une société locale, l'AVS (« Advanced Vehicle Services »), qui a été expressément fondée pour répondre à la demande de moyens de transport non polluants et utilisables dans le centre-ville qu'avait formulée CARTA. L'AVS, CARTA et d'autres groupes qui s'intéressent à la technologie des véhicules électriques joignent leurs efforts dans ce qu'ils appellent un « laboratoire vivant » – les rues de la ville que parcourent jour après jour ces véhicules d'une nouvelle génération. La performance de ces autobus est suivie de très près, et l'AVS n'hésite pas à modifier ses procédés de fabrication en fonction des informations qu'elle recueille.

« On fabrique l'autobus, on déclenche des pannes, on les répare et on recommence », dit M. Rick Hitchcock, le président de l'AVS, qui se félicite de ce que la CARTA soit disposée à accepter le principe de l'évolution constante de son parc de véhicules et à collaborer avec une société privée dans un domaine de technologie de pointe.

L'AVS a construit à peine plus de cent dix autobus électriques hybrides depuis qu'elle s'est lancée dans cette entreprise, voilà maintenant sept ans. Selon les estimations locales, environ un million de passagers par an délaissent leur voiture personnelle pour emprunter ces moyens de transport, ce qui permet de tenir la pollution

aérienne en échec et de soulager la circulation en ville. Leur constructeur est en train de créer un marché pour ces autobus en dehors de Chattanooga, et on commence à les voir sillonner les rues d'un certain nombre de villes soucieuses de réduire la pollution aérienne, dont Los Angeles (Californie), Tempe (Arizona) et Miami et Tampa (Floride).

Mais les bus électriques hybrides qui font la navette du matin au soir le long de la plus grande artère du centre-ville contribuent à un autre titre à faire de Chattanooga l'une des villes les plus vertes des Etats-Unis. « Ce programme de bus électriques constitue l'élément le plus visible et le plus réussi de tout l'éventail des options à caractère durable », fait observer M. Hitchcock. Maintenant que les autobus propres font partie du paysage quotidien de Chattanooga, les habitants de la ville sont de plus en plus sensibles aux concepts plus vastes de la préservation de l'environnement et de la mise en place d'un cadre de vie durable.

« Nous ne transportons pas que les écologistes confirmés (...) Nous transportons tout le monde. Et tous les passagers sont fiers de participer à un système unique de transport », se félicitait M. Hitchcock lors d'un entretien à l'usine d'AVS.

### L'avenir

Aujourd'hui président d'une entreprise à la pointe du progrès, M. Hitchcock est d'abord intervenu dans l'administration de la collectivité à titre de bénévole militant, puis de membre du conseil d'administration de CARTA. Voilà vingt ans maintenant que la ville suit une politique diversifiée pour faire changer les choses à Chattanooga, et les stratégies poursuivies à cette fin ne peuvent qu'influencer son avenir. « Ce qui joue en notre faveur, c'est que nous n'hésitons pas à courir plusieurs lièvres à la fois. De tous les projets que nous mettons en route, disons que onze vont se révéler payants, quatre vont être mis temporairement sur une voie de garage et cinq tourneront au fiasco. Au bout du compte, le résultat net sera positif. »

L'élargissement du réseau de pistes vertes, la mise en valeur du bord de la rivière et la poursuite des projets de rénovation urbaine sont des priorités

constantes pour la ville. Le projet le plus ambitieux auquel s'attaquent actuellement les responsables vise à revitaliser le quartier commercial du centre-ville aussi bien qu'à faire de Chattanooga un modèle d'innovation en matière de conception et de technologie relatives à l'environnement.

Au volant de sa voiture, M. Crockett passe devant les terrains vagues et les entrepôts abandonnés du quartier dit « Southside » et il décrit la ville telle qu'il se l'imagine dans un avenir plus ou moins proche. Il se représente clairement toutes sortes d'immeubles nouvellement construits, dont un palais des congrès, et il voit Chattanooga à la pointe du progrès dans le secteur du bâtiment, de l'énergie et des transports.

Pour faire construire ces immeubles, la ville insistera sur le recours aux techniques les plus modernes : recyclage de l'eau, production d'énergie, création de bâtiments pratiquement auto-suffisants, aucun de ces objectifs n'est négligé dans les plans actuellement en cours. Les élus locaux ont pour ambition de faire de la région un centre international pour la tenue de conférences et de réunions sur l'environnement et la durabilité du développement économique.

Pour le moment, le terme de « laboratoire vivant » ne s'applique qu'à l'expérience tentée avec les bus électriques hybrides. Mais M. Crockett envisage déjà le jour où la ville tout entière fera partie de ce laboratoire. « Nous voulons être à la pointe du progrès dans le domaine de la durabilité », conclut le conseiller municipal.

---

*Mme Charlene Porter est spécialiste des questions mondiales au Bureau des programmes d'information internationale du département d'Etat des Etats-Unis.*

## Le développement durable : place à l'innovation locale

*On trouvera ci-après des extraits d'un rapport publié en mai 1999 par le Conseil présidentiel sur le développement durable, intitulé « Bâtir des collectivités vivables au XXI<sup>e</sup> siècle ». Formé en 1993, le Conseil joue un rôle crucial au sein du mouvement visant à promouvoir la prospérité du milieu urbain tout en réduisant les effets nocifs des activités humaines sur l'environnement. Ces objectifs se reflètent dans la déclaration du Conseil qui présente une vision centrée sur une « planète habitable » rendant possible « une existence digne, paisible et équitable ». La préface du rapport du Conseil précise : « Dans ce rapport, le Conseil, en s'appuyant sur la sagesse des citoyens, des chefs d'entreprise et des responsables politiques, s'est efforcé de traduire cet objectif – une Amérique où il fait bon vivre – en idées concrètes, en exemples de succès et en propositions pour une politique nationale. Le rapport du Conseil, dont les suggestions vont de moyens imaginatifs d'éliminer la pollution à des crédits hypothécaires visant à limiter l'expansion des zones bâties, met en valeur des approches qui donnent des résultats et qui développent un consensus sur des idées novatrices. »*

Ce n'est pas de Washington que peuvent venir des réactions efficaces aux défis et aux possibilités résultant du nouveau paysage américain. Ces réactions doivent provenir des collectivités de tout le pays où des citoyens engagés joignent leurs forces à celles des chefs d'entreprise et des élus locaux.

En fait, une vague d'innovation locale est déjà en train de balayer l'Amérique. De nombreuses collectivités locales font preuve d'imagination pour relever les défis écologiques, économiques et sociaux ainsi que pour s'attaquer aux problèmes de sécurité qui sont la conséquence de notre nouveau modèle de développement. Cette vague d'activités à base communautaire a récemment été décrite dans le rapport final de la Commission nationale sur la renaissance civique présidée par William Bennett et l'ancien sénateur Sam Nunn.

On peut constater dans les quartiers, villes et bourgades des Etats-Unis les premiers signes d'un nouveau mouvement de citoyens œuvrant pour résoudre ensemble les problèmes qui les affectent tous. Il s'agit d'un mouvement apolitique qui ne s'intègre dans aucun cadre administratif traditionnel et ne bénéficie que d'un financement minime. C'est un mouvement qui commence par le dialogue civique et débouche sur une action publique.

Dans de nombreux cas, les collectivités locales et autres groupements civiques font des progrès, non pas en traitant leurs problèmes de façon isolée, mais en s'efforçant de collaborer avec divers partenaires dans leurs quartiers et régions. De nouvelles associations apparaissent à certains endroits, et les villes, leurs banlieues et les zones rurales commencent à coopérer car elles reconnaissent que leurs problèmes – tels que les terrains vagues dans les villes et la perte des

espaces verts dans les banlieues même les plus éloignées – sont interdépendants. D'autres associations se forment entre le secteur privé, les organisations à base communautaires et les élus locaux afin de s'attaquer aux problèmes variés (difficultés économiques, questions sociales, sécurité et écologie) auxquels leurs communautés respectives sont confrontées.

Certaines collectivités locales commencent à remettre en question certaines hypothèses généralement acceptées en ce qui concerne la croissance et le développement. Bien que la croissance soit essentielle pour la poursuite de notre prospérité économique, les personnes physiques et morales qui sont membres de ces associations commencent à évaluer les coûts de la croissance selon le modèle économique actuel. Elles s'interrogent sur les coûts de l'abandon de l'infrastructure des villes et de sa reconstruction dans les banlieues. Elles se demandent également ce que seront les conséquences de l'augmentation constante du trafic automobile sur la qualité de notre vie. En d'autres termes, les citoyens et les groupements qui les représentent essaient de faire une distinction entre les modèles de croissance qui évitent les problèmes ou qui les résolvent et ceux qui causent des problèmes. Ils veulent favoriser une croissance durable – augmentation du nombre des emplois, augmentation des salaires, amélioration de l'éducation et plus de temps libre – mais pas une croissance de la pollution, de la pauvreté, de la criminalité et de la durée des déplacements entre la résidence et le lieu de travail. Les personnes qui font de telles distinctions ne sont pas des partisans de la croissance zéro, ou même d'une croissance ralentie. Elles veulent les emplois, les recettes fiscales et les avantages que le développement peut apporter. Mais elles veulent les obtenir sans sacrifier leur environnement, sans augmenter excessivement leurs impôts locaux, sans dégrader leur qualité de vie. Et elles commencent à croire que la poursuite de notre modèle de développement actuel ne permettra pas d'atteindre de tels objectifs. Elles sont à l'avant-garde d'un consensus qui commence à apparaître au niveau communautaire à l'appui d'un meilleur modèle de croissance : une croissance rationnelle.

Une croissance rationnelle se traduit par des efforts visant à favoriser de nouveaux types de développement qui sont :

- Economiquement rationnels parce qu'ils s'appuient sur des investissements qui ont été réalisés dans des collectivités existantes ; ils ne nécessitent pas d'augmentations importantes de l'imposition dans les banlieues pour financer de nouveaux services publics ; ils réduisent le trafic automobile et augmentent donc le temps libre ; et ils préservent des terres arables de grande valeur pour des emplois agricoles.
- Ecologiquement rationnels parce qu'ils encouragent la remise en valeur des terrains vagues urbains ; et ils réduisent les menaces pour la qualité de l'air et de l'eau, ainsi que les risques de perte d'espaces verts.
- Socialement rationnels parce qu'ils créent des débouchés économiques et encouragent un « sens d'appartenance » et un « sentiment d'adhésion » au sein des collectivités locales et d'une région à une autre en rapprochant les citoyens, les entreprises et les élus locaux afin de leur permettre de résoudre des problèmes communs.

Ces efforts de promotion d'une croissance rationnelle, qui, naguère encore, n'étaient que le fait d'un petit groupe de citoyens militants, rassemblent maintenant un mouvement de masse qui s'est fixé pour but d'améliorer la qualité de la vie de tous les Américains. Des citoyens qui étaient silencieux commencent désormais à s'exprimer. Des endroits désertés revivent. Des terres menacées sont à présent préservées. Des terrains de bataille se transforment en terrains d'entente, car des gens qui étaient auparavant des adversaires sont devenus des partenaires.

Les efforts de croissance rationnelle au niveau des collectivités locales et des Etats

Les résultats des élections de novembre 1998 démontrent que les efforts de croissance rationnelle s'étendent dans tout le pays. Depuis le comté de Ventura, en Californie, jusqu'au cap Cod, au Massachusetts, les électeurs ont approuvé par référendum plus de 200 mesures relatives à la croissance. Dans le New-Jersey, les électeurs ont approuvé à une majorité écrasante un milliard de dollars de dépenses sur plus de 10 ans pour préserver la moitié des espaces verts dans cet Etat.

Les électeurs du Michigan ont approuvé le lancement d'un emprunt de 675 millions de dollars pour la restauration des terrains vagues urbains, des jardins publics et des berges de lacs et de rivières. En Floride, trois milliards de dollars seront dépensés au cours des dix prochaines années pour acquérir et entretenir des terres en vue de créer des réserves naturelles et des parcs de récréation. Au total, plus de sept milliards de dollars ont été ainsi affectés à la préservation des espaces verts menacés par les pressions du développement.

Ce nouveau mouvement n'est pas né par génération spontanée. Depuis plusieurs années, de nouvelles associations se sont formées au fur et à mesure que grandissait l'inquiétude du public au sujet de l'expansion des zones urbaines. L'importance de ces nouvelles associations a été démontrée en 1995 quand quatre organisations fort différentes – la Bank of America, l'Administration des ressources de l'Etat de Californie, la Greenbelt Alliance et le Low Income Housing Fund – ont collaboré pour produire un rapport intitulé « Beyond Sprawl: New Patterns of Growth to Fit the New California » (Au-delà de l'extension des banlieues : de nouveaux modèles de développement adaptés à la nouvelle Californie). Selon ce rapport révolutionnaire :

« L'une des questions les plus fondamentales que nous devons nous poser est de savoir si la Californie peut se permettre de soutenir le modèle d'extension des villes et de leurs banlieues qui caractérise la croissance depuis 1945.

« Il ne s'agit pas de réclamer une limitation de la croissance, mais de convaincre la Californie qu'elle doit gérer sa croissance de façon plus rationnelle – d'inventer des moyens de formuler un modèle de croissance plus efficace et plus concentrée, afin de tenir compte des besoins de la population à tous les niveaux de revenus, tout en aidant la Californie à maintenir sa qualité de la vie et sa compétitivité économique. »

Dans tous les Etats-Unis, bourgs, villes et comtés ont lancé des programmes novateurs face aux défis posés par l'expansion des zones bâties :

- En février 1998, le conseil municipal d'Austin, au Texas, a annoncé une « Initiative de croissance

rationnelle » et chargé une commission du conseil de réviser le code d'urbanisme de la ville afin de créer un cadre de planification au niveau du quartier, de fournir des incitations pour la mise en valeur de terrains vagues et de simplifier les procédures administratives dans ce domaine.

- Au cours des 18 derniers mois, 11 villes du nord de la Californie ont créé des « limites de l'expansion urbaine » dans le but de canaliser les futurs projets de développement vers les zones déjà urbanisées.
- En mars 1999, en collaboration avec des promoteurs immobiliers locaux et le Partenariat fédéral pour l'avancement de la technologie dans les habitations, la municipalité de Tucson, en Arizona, a inauguré une nouvelle zone d'urbanisme de 2.600 logements tenant compte des besoins des piétons, et avec des logements qui consommeront moitié moins d'énergie que la moyenne des habitations neuves de la même région. Tous les intéressés ont coopéré pour façonner des règlements encourageant la conception d'une zone à usage mixte résidentiel-commercial avec de l'industrie légère qui soit un endroit où il fait bon vivre et travailler, et qui présente des avantages considérables sur le plan de l'environnement.
- La ville de Fort-Collins, au Colorado, réduit le délai nécessaire à l'octroi de permis de construire pour les projets d'urbanisme exemplaires satisfaisant à certains critères écologiques.
- La ville de Charleston, en Caroline du Sud, est en train de construire des logements d'habitat dispersé à un prix abordable qui revitalisent certains quartiers et attirent des investisseurs du secteur privé.
- La municipalité de Saint-Louis, le comté de Saint-Louis et l'Etat du Missouri ont décidé de faire de leur nouveau réseau de transports urbains « Metrolink » un pôle d'attraction de nouveaux projets d'urbanisme. Cette approche du développement urbain centré sur les transports publics s'efforce d'intégrer l'affectation des terres et la planification des transports afin de créer des quartiers où il est possible de circuler à pied, ce qui réduira le trafic automobile.

- La municipalité de Minneapolis vient d'adhérer au « Réseau de croissance rationnelle » du Minnesota, qui comprend plus de 20 organisations (associations à but non lucratif, organismes administratifs et chambres de commerce), dont le « Metropolitan Council », la « St. Paul Port Authority » et la « Builders' Association of the Twin Cities ». Ce réseau bénéficie de l'assistance d'une association à but non lucratif, « 1000 Friends of Minnesota », qui s'efforce d'équilibrer croissance, conservation de la nature et justice sociale.

Les Etats partagent les responsabilités en matière d'utilisation des sols avec les autres collectivités locales, et un nombre croissant d'Etats sont en train de lancer des programmes visant à encourager et à soutenir les efforts de croissance rationnelle au niveau local :

- Sous la direction de son gouverneur, M. Parris Glendening, l'Etat du Maryland a fait les premiers pas vers la mise en œuvre d'une stratégie de croissance rationnelle à l'échelle de l'Etat. Citant la flambée des coûts financiers, la diminution des espaces verts, la pollution de la baie de Chesapeake et l'insuffisance des ressources budgétaires pour l'entretien de l'infrastructure, M. Glendening a formé une coalition bipartite au sein de la législature de l'Etat en 1997 pour faire adopter des lois sur la croissance rationnelle. En vertu de ces nouvelles lois, les élus locaux désignent des « zones de croissance rationnelle » en appliquant les critères indiqués par l'Etat (par exemple densité de population, routes existantes, adduction d'eau et égouts). Les administrations locales continuent de désigner les zones dans lesquelles des projets immobiliers sont possibles ou non. Mais les dollars de l'Etat ne soutiendront que les projets immobiliers des zones de croissance rationnelle qui sont desservies par une infrastructure existante.
- Le gouverneur de la Géorgie, M. Roy Barnes, vient de signer une loi marquante qui a créé la « Georgia Regional Transportation Authority ». Cet organisme coordonnera et supervisera la lutte de la région d'Atlanta contre la congestion du trafic automobile, la pollution et l'expansion des zones bâties. Le conseil d'administration de cet organisme, composé de 15 membres, est

chargé de la formulation avant la fin de l'année d'une stratégie complète en ce qui concerne les transports dans la région. M. Alan Ehrenhalt, rédacteur-en-chef du magazine « Governing », a fait le commentaire suivant dans le « New York Times » : « La loi met le gouverneur Barnes à la tête d'une super-administration chargée de la lutte contre l'expansion des zones bâties qui peut pratiquement dicter des décisions quant à l'affectation des sols dans l'ensemble de la région métropolitaine. Elle peut interdire à la Direction des transports de l'Etat de construire une route. Elle peut ordonner à un comté de ne pas autoriser la construction d'un nouveau centre commercial. Elle peut construire et exploiter un système de transports publics dans n'importe laquelle des communes entourant Atlanta, puis forcer ces communes à en assurer le financement en menaçant de mettre fin aux subventions que l'Etat leur accorde. »

- En Pennsylvanie, le rapport final de la Commission sur l'environnement au XXI<sup>e</sup> siècle du gouverneur Tom Ridge a conclu que « le besoin de changer nos modèles d'affectation des sols (est) le problème le plus immédiat auquel nous devons nous attaquer. » La commission a déterminé que :

« La croissance communautaire est une bonne chose, mais l'expansion des zones bâties qui en résulte est trop anarchique. Il est important que les habitants de la Pennsylvanie reconnaissent la différence et s'efforcent d'utiliser les terres de façon efficace et viable à long terme. L'expansion des zones bâties nuit à l'environnement, augmente le coût de l'infrastructure et exacerbe l'abandon de certaines zones habitées. »

En réponse à ce rapport, le gouverneur Ridge a lancé cette année une initiative à échéance de cinq ans et doté d'un budget de 1.300 millions de dollars (« Growing Greener Initiative ») qui canalise 425 millions de dollars vers un nouveau fonds appelé « Environmental Stewardship Fund », ajoute 44 millions pour la protection des espaces verts et restructure 900 millions pour promouvoir une affectation rationnelle des sols dans l'ensemble de l'Etat.

- Le gouverneur de l'Utah, M. Mike Leavitt, vient

de promulguer une loi adoptée en 1999 et portant sur la qualité de la croissance. Cette loi établit une Commission pour une croissance de qualité dont le but est d'aider les législateurs et les municipalités à planifier et gérer la croissance plus intelligemment. Elle institue également un fonds de 6 millions de dollars pour préserver des terres agricoles et des espaces verts.

- Le gouverneur Don Sundquist et la législature du Tennessee ont approuvé une proposition de loi en mai 1998, demandant aux villes et aux comtés de formuler des plans communs pour la croissance urbaine et la préservation des espaces verts. Les plans présenteront des prévisions de croissance sur 20 ans, et des ajustements seront effectués tous les trois ans.

- En janvier 1998, l'ancien gouverneur de l'Ohio, M. George Voinovich, a pris un arrêté intitulé « Politique de protection des terres agricoles de l'Ohio » et demandant aux administrations de l'Etat de tenir compte de la protection des terres agricoles lorsqu'elles prennent des décisions affectant l'acquisition et la mise en valeur des terres.

- Dans son discours sur l'« état de l'Etat » en 1998, Mme Christine Todd Whitman, gouverneur du New-Jersey, a souligné l'impératif d'une croissance rationnelle. « Toutes les régions du New-Jersey souffrent lorsque la planification est insuffisante, » dit-elle. « L'expansion des zones bâties avale nos espaces verts. Elle crée des embouteillages qui polluent l'atmosphère et affectent gravement la qualité de la vie. Elle risque d'engendrer une véritable claustrophobie. »

# rubriques

## Bibliographie (en anglais)

### LIVRES ET DOCUMENTS

**Beatley, Timothy, and Manning, Kristy**

*THE ECOLOGY OF PLACE: PLANNING FOR ENVIRONMENT, ECONOMY AND COMMUNITY*  
Island Press, 1997. 225p.

*BUILDING LIVABLE COMMUNITIES FOR THE 21ST CENTURY: A REPORT FROM THE CLINTON-GORE ADMINISTRATION*

President's Council on Sustainable Development,  
1999. 23p.

(*excerpts available on the Internet at*  
[http://www.smartgrowth.org/library/gore\\_pr11199.html](http://www.smartgrowth.org/library/gore_pr11199.html))

**Cervero, Robert**

*THE TRANSIT METROPOLIS: A GLOBAL INQUIRY*  
Island Press, 1998. 400p.

**Collaton, Elizabeth, and Bartsch, Charles**  
*BROWNFIELDS: CLEANING AND REUSING CONTAMINATED PROPERTIES*

Greenwood Publishing Group, 1997. 144p.

**Downs, Anthony**

*NEW VISIONS FOR METROPOLITAN AMERICA*  
Brookings Institution Press, 1994. 272p.

**Fox, Kenneth**

*METROPOLITAN AMERICA: URBAN LIFE AND URBAN POLICY IN THE UNITED STATES,*

*1940-1980*

University Press of Mississippi, 1986. 288p.

**Frug, Gerald E.**

*CITY MAKING: BUILDING COMMUNITIES WITHOUT BUILDING WALLS*  
Princeton University Press, 1999. 256p.

**Garvin, Alexander**

*THE AMERICAN CITY: WHAT WORKS, WHAT DOESN'T*  
McGraw-Hill, 1995. 477p.

**Geddes, Robert, editor, et al.**

*CITIES IN OUR FUTURE: ENVIRONMENTAL HEALTH AND SOCIAL EQUALITY*  
Island Press, 1997. 200p.

**Gratz, Roberta B., and Mintz, Norman**

*CITIES BACK FROM THE EDGE: NEW LIFE FOR DOWNTOWN*  
John Wiley & Sons, 1998. 361p.

*GREENING INDUSTRY: NEW ROLES FOR COMMUNITIES, MARKETS, AND GOVERNMENTS*

A World Bank Policy Research Report  
World Bank, 1999. 150p.

(*available on the Internet at*  
[http://worldbank.org/nipr/greening/full\\_text/index.htm](http://worldbank.org/nipr/greening/full_text/index.htm))

**Hart, Maureen**

*GUIDE TO SUSTAINABLE COMMUNITY INDICATORS*

Hart Environmental Data, 2nd ed., 1999. 202p.

**Inoguchi, Takashi, Newman, Edward, and Paoletto, Glen**

*CITIES AND THE ENVIRONMENT: NEW APPROACHES FOR ECO-SOCIETIES*

United Nations University Press, 1999. 337p.

**Lerner, Steve**

*ECO-PIONEERS: PRACTICAL VISIONARIES SOLVING TODAY'S ENVIRONMENTAL PROBLEMS*

MIT Press, 1997. 440p.

**Nivola, Pietro S.**

*LAWS OF THE LANDSCAPE: HOW POLICIES SHAPE CITIES IN EUROPE AND AMERICA*

Brookings Institution Press, 1999. 120p.

**Sierra Club**

*1999 SIERRA CLUB SPRAWL REPORT*

Sierra Club, 1999. 25p.

(available on the Internet at

<http://www.sierraclub.org/sprawl/report99/>)

**Tellus Institute**

*PUTTING THE BRAKES ON SPRAWL: INNOVATIVE TRANSPORTATION SOLUTIONS FROM THE U. S. AND EUROPE*

Tellus Institute, 1999. 37p.

*U. S. President's Council on Sustainable Development TOWARDS A SUSTAINABLE AMERICA: ADVANCING PROSPERITY, OPPORTUNITY, AND A HEALTHY ENVIRONMENT FOR THE 21ST CENTURY*

President's Council on Sustainable Development, 1999. 165p.

(available on the Internet at

<http://www.whitehouse.gov/PCSD/Publications/index.html>)

**Urban Land Institute**

*SMART GROWTH: ECONOMY, COMMUNITY, ENVIRONMENT*

Urban Land Institute, 1998. 56p.

**World Resources Institute**

*WORLD RESOURCES 1996-97: THE URBAN ENVIRONMENT*

World Resources Institute, 1996. 365p.

(available on the Internet at

<http://www.igc.org/wri/wr-96-97/96tocful.html>)

## ARTICLES

**Annez, Patricia**

*LIVABLE CITIES FOR THE 21ST CENTURY*

(Society, Vol. 35, No. 4, May/June 1998, pp. 45-50)

*COOPERATING FOR CHANGE: STEPS TO STRATEGIC ACTION*

(Governing, Vol. 10, No. 5, February 1997, pp. 35-42)

**Farrell, Alex, and Hart, Maureen**

*WHAT DOES SUSTAINABILITY REALLY MEAN?*

(Environment, Vol. 40, No. 9, November 1998, p. 4-9+)

**Katz, Bruce, and Bradley, Jennifer**

*URBAN AFFAIRS: DIVIDED WE SPRAWL*

(The Atlantic Monthly, Vol. 284, No. 6, December 1999, pp. 26, 28, 30, 38-42)

**Knopman, Debra S., Susman, Megan M., and Landy, Marc K.**

*CIVIC ENVIRONMENTALISM: TACKLING TOUGH LAND-USE PROBLEMS WITH INNOVATIVE GOVERNANCE*

(Environment, Vol. 41, No. 10, December 1999, pp. 24-32)

**Lyman, Francesca**

*TWELVE GATES TO THE CITY: A DOZEN WAYS TO BUILD STRONG, LIVABLE, AND SUSTAINABLE URBAN AREAS*

(Sierra, Vol. 82, No. 3, May/June 1997, pp. 28-35)

**Motavalli, Jim**

*CHATTANOOGA ON A ROLL: FROM AMERICA'S DIRTIEST CITY TO ONE OF ITS GREENEST*

(E Magazine, Vol. 9, No. 2, March/April 1998, pp. 14-16)

**O'Meara, Molly**

*EXPLORING A NEW VISION FOR CITIES*

(State of the World 1999, January 1999, pp. 133-150)

**O'Meara, Molly**

*HOW MID-SIZED CITIES CAN AVOID  
STRANGULATION*

(World Watch, Vol. 11, No. 5, September/October 1998,  
pp. 8-15)

**O'Toole, Randal**

*DENSE THINKERS*

(Reason, Vol. 30, No. 8, January 1999, pp. 44-52)

**Reese, April**

*BAD AIR DAYS*

(E Magazine, Vol. 10, No. 6, November/December  
1999, pp. 28-35)

**Schilling, Joseph**

*THE NEXT WAVE*

(The Environmental Forum, Vol. 16, No. 6,  
November/December 1999, pp. 30-41)

**Stoel, Thomas B., Jr.**

*REINING IN URBAN SPRAWL*

(Environment, Vol. 41, No. 4, May 1999,  
pp. 6-11, 29-33)

**Wolinsky, Julian**

*LIGHT RAIL: ONE ROUTE TO LIVABLE CITIES*

(Railway Age, Vol. 200, No. 7, July 1999, pp. 47+)

## Sites Internet (en anglais)

**Center of Excellence for Sustainable Development; A Project of the U. S. Department of Energy**  
<http://www.sustainable.doe.gov>

**Center on Urban and Metropolitan Policy at Brookings Institution**  
<http://www.brook.edu/urban>

**Cities Environment Reports on the Internet (CEROI)**  
<http://www.grida.no/city/>

**Clean Water Action Plan**  
<http://cleanwater.gov/>

**Council on Environmental Quality**  
<http://www.whitehouse.gov/CEQ/>

**Joint Center for Sustainable Communities; The U. S. Conference of Mayors and the National Association of Counties**  
<http://www.usmayors.org/USCM/sustainable>

**The Mega-Cities Project**  
<http://www.megacities.org/>

**New Ideas in Pollution Regulation (NIPR); The World Bank Group**  
<http://www.worldbank.org/nipr/index.htm>

**President's Council on Sustainable Development**  
<http://www.whitehouse.gov/PCSD/>

**Sierra Club**  
<http://www.sierraclub.org/sprawl/>

**Sustainable Communities Network**  
<http://www.sustainable.org/>  
**Sustainable Urban Environments; U. S. Environmental Protection Agency**  
<http://www.epa.gov/reg5oair/sue/index.html>

**Urban Land Institute**  
<http://www.uli.org>

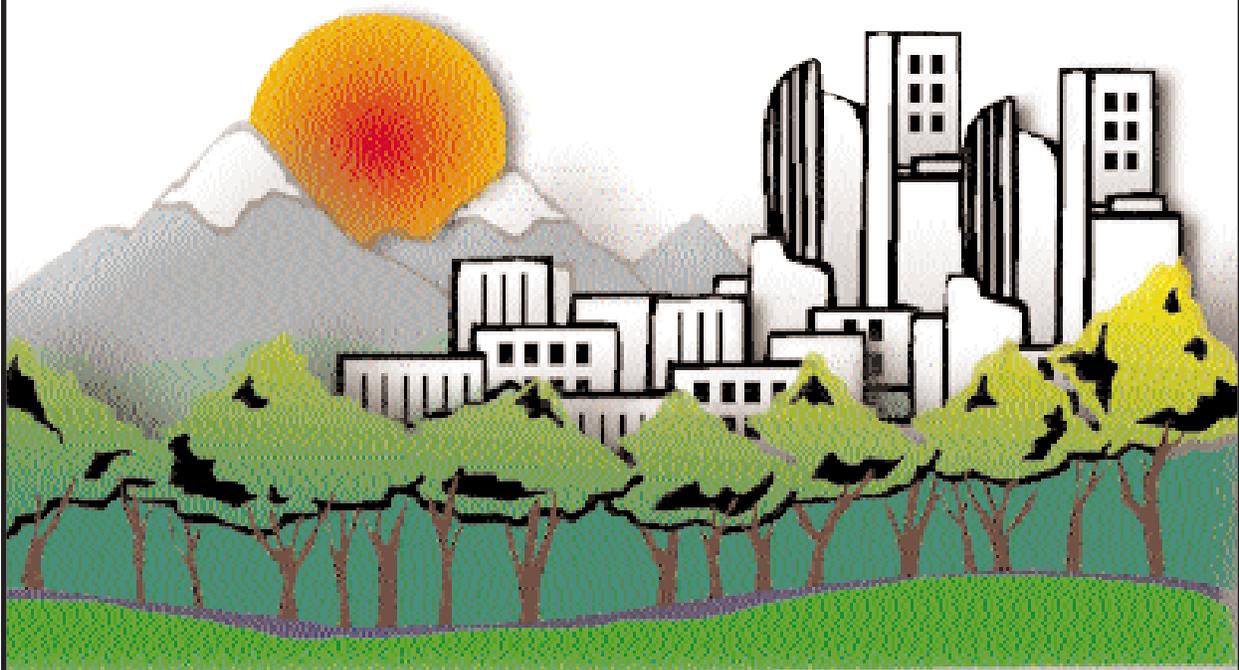
**The Virtual Library on Urban Environmental Management**  
<http://www.soc.titech.ac.jp/uem/>

**World Resources Institute**  
**World Resources 1996-97: The Urban Environment**  
<http://www.igc.org/wri/wr-96-97/96tocful.html>

# dossiers mondiaux

Mars 2000 Volume 5, Numéro 1

## **Villes vertes**



La salubrité du milieu urbain